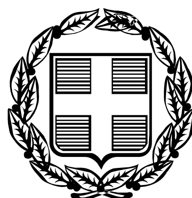


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ — Αρ. Φύλλου 213

6 Σεπτεμβρίου 2007

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 173

Κύρωση τροποποίησης του Κανονισμού Πτητικής Λειτουργίας Δημοσίων Αερομεταφορών - Αεροπλάνα.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του άρθρου 191α του ν. 1815/1988 «Κύρωση του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου» (Α΄ 250) που προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του ν. 2898/2001 «Σύσταση και λειτουργία Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, όροι οικονομικής συμφωνίας μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης και άλλες διατάξεις» (Α΄ 71), του άρθρου 192 αυτού και της παρ. 1 του άρθρου 9 του ν. 3270/2004, με τις διατάξεις του οποίας τροποποιήθηκε το άρθρο 191α του Κώδικα Αεροπορικού Δικαίου (ν. 1815/1988).

β. Του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά Όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α΄ 98).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

3. Την υπ' αριθμ. Δ139/07 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, με πρόταση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο
Σκοπός - Ορισμοί - Αντιστοίχηση

1. Σκοπός του παρόντος είναι η θέσπιση κανόνων και απαιτήσεων πτητικής λειτουργίας για την έκδοση, τη συνεχή επίβλεψη και την τροποποίηση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, με το οποίο να βεβαιώνεται ότι αυτός διαθέτει την επαγγελματική ικανότητα, δομή και οργάνωση ώστε να εξασφαλίζεται η ασφαλής πτητική λειτουργία των αεροπλάνων σε δραστηριότητες, που προσδιορίζονται στο πιστοποιητικό του, καθώς και η προσαρμογή της Ελληνικής Νομοθεσίας προς τις απαιτήσεις του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών.

2. Οι Ορισμοί και οι συντμήσεις όρων οι οποίοι χρησιμοποιούνται στον παρόντα κανονισμό είναι οι αναγραφόμενοι στο JAR -1 (Joint Aviation Requirements - 1) «Ορισμοί και Συντμήσεις» του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (Joint Aviation Authorities).

3. Όπου στον παρόντα Κανονισμό αναφέρεται ο όρος «Αρχή» εννοείται η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

Άρθρο Δεύτερο
Κανονισμός

Οι διατάξεις του παρόντος Κανονισμού πτητικής λειτουργίας δημοσίων αερομεταφορών-αεροπλάνα αποτελούν μετάφραση από την αγγλική γλώσσα των αντίστοιχων διατάξεων του πρώτου μέρους του εγχειριδίου JAR-OPS 1 του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (10η τροποποίηση της 1ης Μαρτίου 2006) και έχουν ως εξής:

JAR-OPS 1.001
Εφαρμογή
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.001)

(α) Το Μέρος 1 του JAR-OPS, καθορίζει τις απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή στην εκμετάλλευση οποιουδήποτε πολιτικού αεροπλάνου για σκοπούς δημόσιας αερομεταφοράς από οποιονδήποτε αερομεταφορέα του οποίου η κύρια βάση της επιχειρηματικής του δραστηριότητας και , εάν υπάρχει, το εγκεκριμένο γραφείο του βρίσκεται σε Κράτος μέλος του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA). Το JAR-OPS 1 δεν έχει εφαρμογή:

(1) σε αεροπλάνα που χρησιμοποιούνται σε στρατιωτικές, τελωνειακές και αστυνομικές υπηρεσίες, ούτε

(2) σε πτήσεις ρίψεων αλεξιπτωτιστών και πυρόσβεσης, καθώς και σε συσχετιζόμενες πτήσεις μετάβασης και επιστροφής στις οποίες οι επιβαίνοντες είναι τα πρόσωπα που συνήθως μεταφέρονται για ρίψεις αλεξιπτωτιστών και πυρόσβεση, ούτε

(3) σε πτήσεις αμέσως πριν, κατά και αμέσως μετά δραστηριότητα αεροπορικής εφαρμογής, με την προϋπόθεση ότι οι πτήσεις αυτές συνδέονται με αυτή τη δραστηριότητα αεροπορικής εφαρμογής και στις οποίες, εκτός από τα μέλη του πληρώματος, δεν μεταφέρονται περισσότερα από έξι (6) άτομα, τα οποία είναι απολύτως αναγκαία για τη δραστηριότητα της αεροπορικής εφαρμογής.

(β) Οι απαιτήσεις του Μέρους 1 του JAR-OPS έχουν εφαρμογή:

(1) Για αερομεταφορείς με αεροπλάνα μέγιστης μάζας απογείωσης μεγαλύτερης των 10 τόνων, ή με μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση καθισμάτων 20 ή περισσότερων επιβατών, καθώς και με μικτούς στόλους αεροπλάνων άνω ή κάτω αυτού του κριτηρίου, όχι αργότερα από την 1η Απριλίου 1998, εκτός εάν άλλως καθορίζεται.

(2) Για αερομεταφορείς όλων των άλλων αεροπλάνων, όχι αργότερα από την 1η Οκτωβρίου 1999, εκτός εάν άλλως καθορίζεται.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.001
Μεταγενέστερες ημερομηνίες συμμόρφωσης
που περιλαμβάνονται στο JAR-OPS 1

Κάποιες από τις διατάξεις που περιλαμβάνονται στο JAR-OPS 1 έχουν ημερομηνίες συμμόρφωσης μεταγενέστερες της ημερομηνίας εφαρμογής του JAR-OPS 1. Οι διατάξεις για τις οποίες ισχύουν τα ανωτέρω, και οι συναφείς μεταγενέστερες ημερομηνίες συμμόρφωσης, είναι οι ακόλουθες:

JAR-OPS 1.470 (στ) -1 Απριλίου 2000
JAR-OPS 1.652 "Σημειώσεις" - 1 Απριλίου 1999
JAR-OPS 1.652 (ιγ) - 1 Απριλίου 2000
JAR-OPS 1.665 (α)(2) - 1 Ιανουαρίου 1999
JAR-OPS 1.668 (α)(1) - 1 Ιανουαρίου 2000
JAR-OPS 1.668 (α)(2) - 1 Ιανουαρίου 2005
JAR-OPS 1.670 (α)(3) - 1 Απριλίου 1999
JAR-OPS 1.685 - 1 Απριλίου 2002
JAR-OPS 1.705 (α) - 1 Απριλίου 2000
JAR-OPS 1.725 (α) - 1 Απριλίου 2000
JAR-OPS 1.780 (α) - 1 Απριλίου 2000
JAR-OPS 1.805 (α)(2) - 1 Απριλίου 2000
JAR-OPS 1.805 (γ)(2) - 1 Απριλίου 2000

JAR-OPS 1.037
Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και
ασφάλειας πτήσεων
(Βλέπε ACJ OPS 1.037)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καταρτίζει και συντηρεί πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσεων, που μπορεί να ενσωματωθεί στο σύστημα ποιοτικού ελέγχου, το οποίο περιλαμβάνει:

(1) Προγράμματα με τα οποία επιτυγχάνεται η συνεχής επίγνωση των κινδύνων από όλα τα πρόσωπα που εμπλέκονται σε πτητικές λειτουργίες, και

(2) Σύστημα αναφοράς περιστατικών που παρέχει τη δυνατότητα συλλογής και αποτίμησης των σχετικών αναφορών από συμβάντα και ατυχήματα, με σκοπό τον προσδιορισμό δυσμενών τάσεων ή την έκφραση ελαττωμάτων, προς το συμφέρον της ασφάλειας των πτήσεων. Το σύστημα πρέπει να προστατεύει την ταυτότητα του αναφέροντος και να περιλαμβάνει τη δυνατότητα ανώνυμης υποβολής των αναφορών (βλέπε ACJ OPS 1.037(α)(2)), και

(3) Αξιολόγηση των σχετικών πληροφοριών αναφορικά με συμβάντα και ατυχήματα και τη διάδοση των συναφών πληροφοριών, χωρίς τον προσδιορισμό ευθυνών, και

(4) Από 1ης Ιανουαρίου 2005, πρόγραμμα παρακολούθησης δεδομένων πτήσεως για τα αεροπλάνα με μέγιστο πιστοποιημένο βάρος απογείωσης (MCTOM) μεγαλύτερο των 27.000 kg. Η παρακολούθηση δεδομένων πτήσεως (FDM) συνιστά προληπτική χρήση των ψηφιακών δεδομένων, που προκύπτουν από τις συνήθεις πτητικές λειτουργίες, για τη βελτίωση της ασφάλειας της αεροπλοΐας. Το πρόγραμμα παρακολούθησης δεδομένων πτήσεως δεν έχει χαρακτήρα ποινής και περιλαμβάνει επαρκείς εγγυήσεις για την προστασία της(των) πηγής(-ών) των στοιχείων (βλέπε ACJ OPS 1.037 (α)(4)), και

(5) Διορισμό ενός προσώπου υπόλογου για τη διαχείριση του προγράμματος.

(β) Προτάσεις για διορθωτικές ενέργειες του προκύπτουν από το πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας των πτήσεων πρέπει να αποτελούν ευθύνη του προσώπου που είναι υπόλογο για τη διαχείριση του προγράμματος αυτού.

(γ) Ο Διευθυντής Ποιοτικού Ελέγχου πρέπει να παρακολουθεί την αποτελεσματικότητα των αλλαγών που προκύπτουν από προτάσεις για διορθωτικές ενέργειες που προέρχονται από το πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσεων.

JAR-OPS 1.085
Ευθύνες πληρώματος
(Βλέπε ACJ OPS 1.085(ε)(3))

(α) Το μέλος του πληρώματος πρέπει να είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση, κατά τον ενδεδειγμένο τρόπο, των καθηκόντων του τα οποία:

(1) Σχετίζονται με την ασφάλεια του αεροπλάνου και των επιβαινόντων του, και

(2) Καθορίζονται στις οδηγίες και τις διαδικασίες που περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(β) Το μέλος του πληρώματος πρέπει να:

(1) Αναφέρει στον κυβερνήτη οιοδήποτε σφάλμα, βλάβη, δυσλειτουργία ή ελάττωμα, το οποίο πιστεύει ότι μπορεί να επηρεάσει την πτητική ικανότητα ή την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροσκάφους, που περιλαμβάνει και τα συστήματα έκτακτης ανάγκης.

(2) Αναφέρει στον κυβερνήτη κάθε συμβάν το οποίο έθεσε ή θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας, και

(3) Χρησιμοποιεί το σύστημα αναφοράς περιστατικών του αερομεταφορέα σύμφωνα με το JAR-OPS 1.037(α)(2). Σε όλες αυτές τις περιπτώσεις, αντίγραφο της αναφοράς(ών) πρέπει να διαβιβάζεται στον αρμόδιο κυβερνήτη.

(γ) Τίποτα από αυτά που αναφέρονται στην ανωτέρω παράγραφο (β) δεν πρέπει να υποχρεώνει ένα μέλος του πληρώματος να αναφέρει ένα περιστατικό το οποίο έχει ήδη αναφερθεί από κάποιο άλλο μέλος του πληρώματος.

(δ) Ένα μέλος πληρώματος δεν μπορεί να εκτελεί καθήκοντα σε αεροπλάνο:

(1) Εφόσον βρίσκεται υπό την επήρεια οποιουδήποτε φαρμάκου που μπορεί να επηρεάσει τις ικανότητές του με τρόπο αντίθετο προς την ασφάλεια,

(2) Μετά από βαθιά κατάδυση σε νερό, εκτός εάν έχει περάσει εύλογο χρονικό διάστημα,

(3) Μετά από αιμοδοσία, εκτός εάν έχει περάσει εύλογο χρονικό διάστημα, ή

(4) Εάν έχει την παραμικρή αμφιβολία για την ικανότητά του να εκτελέσει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ή

(5) Εάν γνωρίζει ή υποπτεύεται ότι υποφέρει από κόπωση, ή νιώθει μη ικανός σε βαθμό που μπορεί να θέτει σε κίνδυνο την πτήση.

(ε) Το μέλος πληρώματος δεν πρέπει να:

(1) Καταναλώνει οινοπνευματώδη ποτά σε διάστημα μικρότερο των 8 ωρών πριν από την καθορισμένη ώρα παρουσίασης για πτητική απασχόληση ή έναρξης καθηκόντων αναμονής (stand-by).

(2) Αρχίζει περίοδο πτητικής απασχόλησης με επίπεδο οινοπνεύματος στο αίμα άνω των 0,2 τοις χιλίοις,

(3) Καταναλώνει οινοπνευματώδη ποτά κατά την περίοδο πτητικής απασχόλησης ή ενώ βρίσκεται σε αναμονή (stand-by).

(στ) Ο κυβερνήτης πρέπει να:

(1) Είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του φερόμενου φορτίου, από τη στιγμή της επιβίβασής του μέχρις ότου απομακρυνθεί από το αεροπλάνο μετά το πέρας της πτήσης.,

(2) Είναι υπεύθυνος για την λειτουργία και την ασφάλεια του αεροπλάνου από τη στιγμή που αυτό είναι έτοιμο να κινηθεί με σκοπό την τροχοδρόμηση πριν την απογείωση, μέχρι τη στιγμή που ακινητοποιείται μετά το πέρας της πτήσης και ο κινητήρας(ες) που χρησιμοποιήθηκε ως κύρια μονάδα προώθησης σβήσει.

(3) Έχει αρμοδιότητα να δίνει όλες τις εντολές που θεωρεί απαραίτητες με σκοπό να εξασφαλίζεται η ασφάλεια του αεροπλάνου και των προσώπων ή της περιουσίας που αυτό μεταφέρει,

(4) Έχει το δικαίωμα να αποβιβάζει οποιοδήποτε πρόσωπο, ή οποιοδήποτε μέρος του φορτίου, το οποίο, κατά τη γνώμη του, μπορεί να συνιστά ενδεχόμενο κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβαινόντων σε αυτό,

(5) Δεν επιτρέπει τη μεταφορά στο αεροπλάνο προσώπου το οποίο φαίνεται να βρίσκεται υπό την επήρεια οινοπνευματωδών ποτών ή φαρμάκων σε βαθμό που πιθανόν να θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβαινόντων σε αυτό,

(6) Έχει το δικαίωμα να αρνηθεί τη μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, προσώπων που έχουν απελαθεί ή τελούν υπό κράτηση, εάν η μεταφορά τους συνιστά κίνδυνο για την ασφάλεια του αεροπλάνου ή των επιβαινόντων σε αυτό,

(7) Εξασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες ενημερώνονται για τη θέση των εξόδων κινδύνου και για τη θέση και τη χρήση του σχετικού εξοπλισμού ασφάλειας και έκτακτης ανάγκης,

(8) Εξασφαλίζει ότι όλες οι επιχειρησιακές διαδικασίες και οι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών τηρούνται σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης,

(9) Δεν επιτρέπει σε κανένα μέλος του πληρώματος να εκτελεί οποιαδήποτε δραστηριότητα κατά τη διάρκεια της απογείωσης, αρχικής ανόδου, τελικής προσέγγισης και προσγείωσης, εκτός από εκείνα τα καθήκοντα που απαιτούνται για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροπλάνου,

(10) Δεν επιτρέπει:

(i) Να καθίσταται ανενεργός ο αποτυπωτής στοιχείων πτήσης (FDR), να τίθεται εκτός λειτουργίας ή να εξαλείφονται τα δεδομένα του κατά τη διάρκεια της πτήσης, ούτε επιτρέπει να εξαλείφονται τα καταγεγραμμένα στοιχεία μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς,

(ii) Να καθίσταται ανενεργός ο αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR) ή να τεθεί εκτός λειτουργίας κατά τη διάρκεια της πτήσης, εκτός εάν πιστεύει ότι τα καταγεγραμμένα δεδομένα, τα οποία διαφορετικά θα εξαλείφονταν αυτομάτως, πρέπει να διατηρηθούν για τη διερεύνηση συμβάντος ή ατυχήματος, ούτε επιτρέπει τη χειροκίνητη εξάλειψη καταγεγραμμένων δεδομένων κατά τη διάρκεια ή μετά την πτήση στην περίπτωση ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς,

(11) Αποφασίζει εάν αποδεχθεί ή όχι αεροπλάνο με δυσλειτουργίες, οι οποίες επιτρέπονται από τον CDL ή τον MEL, και

(12) Εξασφαλίζει ότι έχει εκτελεστεί η προ πτήσεως επιθεώρηση.

(ζ) Ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η διεξαγωγή της πτήσης πρέπει, σε περίπτωση κατάστασης έκτακτης ανάγκης που απαιτείται άμεση λήψη απόφασης και δράση, να προβαίνει σε οποιαδήποτε ενέργεια κρίνει απαραίτητη σύμφωνα με τις περιστάσεις. Στις περιπτώσεις αυτές μπορεί να παρεκκλίνει από τους κανόνες, τις επιχειρησιακές διαδικασίες και μεθόδους προς το συμφέρον της ασφάλειας.

JAR-OPS 1.095

Εξουσιοδότηση για τροχοδρόμηση αεροπλάνου

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει κάθε λογικό μέτρο ώστε να εξασφαλίζει ότι αεροπλάνο που βρίσκεται υπό την εποπτεία του δεν τροχοδρομεί στην περιοχή κίνησης του αεροδρομίου, από πρόσωπο άλλο από πλήρωμα διακυβέρνησης, εκτός εάν το πρόσωπο αυτό, που κάθεται στα χειριστήρια:

(1) Έχει εξουσιοδοτηθεί κατάλληλα από τον αερομεταφορέα ή εξουσιοδοτημένο φορέα και διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για να:

(i) τροχοδρομήσει το αεροπλάνο,

(ii) χρησιμοποιήσει το ραδιοτηλέφωνο, και

(2) Έχει εκπαιδευτεί σχετικά με τη διευθέτηση των χώρων του αεροδρομίου, διαδρομές, πινακίδες, σημάνσεις, φωτισμό, σήματα και οδηγίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, φρασεολογία και διαδικασίες, και είναι ικανό να συμμορφώνεται με τα επιχειρησιακά πρότυπα που απαιτούνται για ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο.

JAR-OPS 1.125

Επίσημα έγγραφα φερόμενα επί του αεροπλάνου (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.125)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι σε κάθε πτήση τα ακόλουθα φέρονται επί του αεροπλάνου:

(1) Το Πιστοποιητικό Νηολόγησης,

(2) Το Πιστοποιητικό Πτητικής ικανότητας,

(3) Το πρωτότυπο ή αντίγραφο του Πιστοποιητικού Θορύβου (εάν έχει εφαρμογή), που περιλαμβάνει και αγγλική μετάφραση, εφόσον έχει χορηγηθεί από την Αρχή που είναι υπεύθυνη για την έκδοση του Πιστοποιητικού Θορύβου.

(4) Το πρωτότυπο ή αντίγραφο του Πιστοποιητικού Αερομεταφορέα (AOC),

(5) Η Άδεια σταθμού ασυρμάτου του αεροσκάφους, και

(6) Το πρωτότυπο ή αντίγραφο του Πιστοποιητικού(ών) ασφάλισης ευθύνης προς τρίτον.

(β) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης, σε κάθε πτήση, έχει στη κατοχή του πτυχίο πληρώματος διακυβέρνησης σε ισχύ με ανάλογη ικανότητα(ες) για το σκοπό της πτήσης.

JAR-OPS 1.160
Διατήρηση, παρουσίαση και χρήση καταχωρήσεων αποτυπωτή στοιχείων πτήσης
(Βλέπε ACJ OPS 1.160(α)(1) και (2))

(α) Διατήρηση καταχωρήσεων

(1) Μετά από ένα ατύχημα, ο αερομεταφορέας αεροπλάνου το οποίο φέρει αποτυπωτή στοιχείων πτήσης πρέπει να διατηρεί, στο βαθμό που είναι εφικτό, τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αναφέρονται στο ατύχημα αυτό, όπως έχουν διατηρηθεί από τον αποτυπωτή για διάστημα 60 ημερών, εκτός αν η διερευνούσα αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

(2) Εφόσον δεν έχει χορηγηθεί προγενέστερη άδεια από την Αρχή, μετά από συμβάν που υπόκειται σε υποχρεωτική αναφορά, ο αερομεταφορέας αεροπλάνου το οποίο φέρει αποτυπωτή στοιχείων πτήσης πρέπει να διατηρεί, στο βαθμό που είναι εφικτό, τα πρωτότυπα καταγεγραμμένα δεδομένα που αναφέρονται στο ατύχημα αυτό, όπως έχουν διατηρηθεί από τον αποτυπωτή για διάστημα 60 ημερών, εκτός αν η διερευνούσα αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

(3) Επιπλέον, όταν η Αρχή αποφασίσει σχετικά, ο αερομεταφορέας αεροπλάνου το οποίο φέρει αποτυπωτή στοιχείων πτήσης πρέπει να διατηρεί τα αρχικά καταγεγραμμένα δεδομένα για διάστημα 60 ημερών, εκτός εάν η διερευνούσα αρχή δώσει άλλες οδηγίες.

(4) Όταν το αεροπλάνο απαιτείται να φέρει αποτυπωτή στοιχείων πτήσης, ο αερομεταφορέας του αεροπλάνου αυτού πρέπει να:

(i) Αποθηκεύει τις καταγραφές για την απαιτούμενη κατά JAR-OPS 1.715, 1.720 και 1.725 περίοδο πτητικής λειτουργίας, με εξαίρεση την περίπτωση που για σκοπούς δοκιμής και συντήρησης των αποτυπωτών στοιχείων πτήσης, μπορεί να σβηστεί τη στιγμή της δοκιμής έως και μια ώρα του παλαιότερου καταγεγραμμένου υλικού, και

(ii) Τηρεί έγγραφο, το οποίο περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται για την ανάκτηση και τη μετατροπή των αποθηκευμένων δεδομένων σε τεχνικές μονάδες.

(β) Εμφάνιση καταχωρήσεων. Ο αερομεταφορέας αεροπλάνου, το οποίο φέρει αποτυπωτή στοιχείων πτήσης πρέπει να εμφανίζει, εφόσον τούτο ζητηθεί από την Αρχή, εντός εύλογου χρονικού διαστήματος, κάθε καταχώρηση αποτυπωτή στοιχείων πτήσης που είναι διαθέσιμη ή έχει διατηρηθεί.

(γ) Χρήση καταχωρήσεων

(1) Οι καταχωρήσεις αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από την έρευνα ενός ατυχήματος ή συμβάντος για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, παρά μόνο με τη συναίνεση όλων των εμπλεκόμενων μελών του πληρώματος.

(2) Οι καταχωρήσεις αποτυπωτή στοιχείων πτήσης δεν μπορούν να χρησιμοποιούνται για σκοπούς άλλους από την έρευνα ενός ατυχήματος ή συμβάντος, για το οποίο υφίσταται υποχρέωση αναφοράς, παρά μόνο όταν τα αρχεία αυτά:

(i) Χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα μόνο για σκοπούς πτητικής ικανότητας ή συντήρησης, ή

(ii) Γίνουν μη αναγνωρίσιμα, ή

(iii) Κοινοποιηθούν με διαδικασίες που εξασφαλίζουν την εχεμύθεια.

JAR-OPS 1.165
Μίσθωση

(α) Ορολογία

Οι όροι που χρησιμοποιούνται στην παρούσα παράγραφο έχουν την ακόλουθη έννοια:

(1) Μίσθωση υπό όρους (dry lease) – όταν η εκμετάλλευση του αεροπλάνου γίνεται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του μισθωτή.

(2) Πλήρης μίσθωση (wet lease) – όταν η εκμετάλλευση του αεροπλάνου γίνεται σύμφωνα με το πιστοποιητικό αερομεταφορέα του εκμισθωτή.

(3) Αερομεταφορέας του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA) – Αερομεταφορέας πιστοποιημένος σύμφωνα με το JAR-OPS Μέρος 1 από ένα Κράτος μέλος του JAA.

(β) Μίσθωση αεροπλάνων μεταξύ αερομεταφορέων του JAA

(1) Πλήρης εκμίσθωση (wet lease-out). Ο αερομεταφορέας του JAA που παρέχει αεροπλάνο και πλήρες πλήρωμα σε άλλον αερομεταφορέα του JAA, και ο οποίος διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο Τμήμα Γ, πρέπει να παραμένει ο αερομεταφορέας που εκμεταλλεύεται το αεροπλάνο.

(2) Όλες οι μισθώσεις πλην της πλήρους εκμίσθωσης

(Βλέπε ACJ OPS 1.165(β)(2))

(i) Με εξαίρεση των όσων ορίζονται στην υποπαράγραφο (β)(1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας του JAA που χρησιμοποιεί αεροπλάνο από, ή το παρέχει σε, άλλον αερομεταφορέα του JAA, πρέπει προηγουμένως να λάβει έγκριση για την πτητική λειτουργία του από την αντίστοιχη Αρχή. Κάθε όρος που αποτελεί μέρος της έγκρισης αυτής πρέπει να περιλαμβάνεται στη σύμβαση μίσθωσης.

(ii) Τα στοιχεία εκείνα των συμβάσεων μίσθωσης που εγκρίνονται από την Αρχή, πλην των συμβάσεων μίσθωσης στις οποίες εμπλέκονται αεροπλάνο και πλήρες πλήρωμα και δεν προβλέπεται καμιά μεταβίβαση αρμοδιοτήτων και ευθυνών, πρέπει να θεωρηθούν όλα ως τροποποιήσεις του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, σύμφωνα με το οποίο πρόκειται να πραγματοποιηθούν οι πτητικές λειτουργίες του μισθωμένου αεροπλάνου.

(γ) Μίσθωση αεροπλάνων μεταξύ αερομεταφορέα του JAA και οποιασδήποτε οντότητας που δεν είναι αερομεταφορέας του JAA.

(1) Μίσθωση υπό όρους (dry lease-in)

(i) Ο αερομεταφορέας του JAA δεν πρέπει να μισθώνει υπό όρους αεροπλάνο από άλλη οντότητα εκτός από αερομεταφορέα του JAA, εκτός εάν εγκρίνεται από την Αρχή. Κάθε όρος που αποτελεί μέρος της έγκρισης αυτής πρέπει να περιλαμβάνεται στη σύμβαση μίσθωσης.

(ii) Ο αερομεταφορέας του JAA πρέπει να εξασφαλίζει ότι, σε σχέση με αεροπλάνα που μισθώνονται υπό



όρους, κάθε διαφορά από τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα Τμήματα ΙΑ, ΙΒ ή/και JAR-26, κοινοποιείται στην Αρχή και είναι αποδεκτή από αυτήν.

(2) Πλήρης μίσθωση (wet lease-in)

(Βλέπε ACJ OPS 1.165(γ)(2))

(i) Ο αερομεταφορέας του JAA δεν πρέπει να μισθώνει πλήρως αεροπλάνο από οντότητα που δεν είναι άλλος αερομεταφορέας του JAA, χωρίς την έγκριση της Αρχής.

(ii) Ο αερομεταφορέας του JAA πρέπει να εξασφαλίζει ότι, σχετικά με τα αεροπλάνα που μισθώνονται πλήρως:

(Α) Τα πρότυπα ασφαλείας του εκμισθωτή, όσον αφορά τη συντήρηση και την πτητική λειτουργία, είναι αντίστοιχα με τα JAR,

(Β) Ο εκμισθωτής είναι αερομεταφορέας που κατέχει πιστοποιητικό αερομεταφορέα το οποίο εκδόθηκε από Κράτος το οποίο έχει υπογράψει τη Σύμβαση του Σικάγου,

(Γ) Το αεροπλάνο έχει επίσημο πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το οποίο εκδόθηκε σύμφωνα με το Παράρτημα 8 του ICAO. Επίσημα πιστοποιητικά πτητικής ικανότητας που έχουν εκδοθεί από Κράτος μέλος του JAA, διαφορετικό από το Κράτος που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του πιστοποιητικού του αερομεταφορέα, θα γίνονται αποδεκτά χωρίς ανάγκη περαιτέρω επίδειξης όταν έχουν εκδοθεί σύμφωνα με το JAR-21, και

(Δ) Συμμορφώνονται προς κάθε απαίτηση του JAA που έχει εφαρμοστεί από την Αρχή του εκμισθωτή.

(3) Εκμίσθωση υπό όρους (dry lease-out)

(i) Αερομεταφορέας του JAA μπορεί να εκμισθώνει υπό όρους αεροπλάνο για σκοπούς δημόσιων αερομεταφορών σε οποιονδήποτε αερομεταφορέα Κράτους που έχει υπογράψει τη Σύμβαση του Σικάγου, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι ακόλουθες συνθήκες:

(Α) Η Αρχή έχει εξαιρέσει τον αερομεταφορέα του JAA από τις σχετικές διατάξεις του Μέρους 1 του JAR-OPS και, μετά από γραπτή αποδοχή από την αλλοδαπή ρυθμιστική αρχή της ευθύνης για την επίβλεψη της συντήρησης και της πτητικής λειτουργίας του αεροπλάνου(ων), έχει αφαιρέσει το αεροπλάνο από το πιστοποιητικό του αερομεταφορέα του, και

(Β) Το αεροπλάνο συντηρείται σύμφωνα με εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης.

(4) Πλήρης εκμίσθωση (wet lease-out). Αερομεταφορέας του JAA που παρέχει αεροπλάνο και πλήρες πλήρωμα σε άλλη οντότητα και διατηρεί όλες τις αρμοδιότητες και ευθύνες που καθορίζονται στο Τμήμα Γ, πρέπει να παραμένει ο αερομεταφορέας του αεροπλάνου.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.005 (α)
Πτητικές λειτουργίες αεροπλάνων
επιδόσεων κατηγορίας Β
(Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.005(α))

(α) Ορολογία

(1) Πτητικές λειτουργίες από το Α στο Α - Απογείωση και προσγείωση γίνονται στον ίδιο τόπο.

(2) Πτητικές λειτουργίες από το Α στο Β - Απογείωση και προσγείωση γίνονται σε διαφορετικούς τόπους.

(3) Νύκτα - Οι ώρες μεταξύ του τέλους του πολιτικού λυκόφωτος και της αρχής του πολιτικού λυκαυγούς ή κάθε άλλη χρονική περίοδος μεταξύ δύσης και ανατολής, όπως ενδέχεται να έχει καθοριστεί από την αρμόδια αρχή. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.005(α) παρ. 7)

(β) Πτητικές λειτουργίες, στις οποίες έχει εφαρμογή το παρόν Προσάρτημα, μπορούν να διεξάγονται σύμφωνα με τις ακόλουθες αποκλίσεις.

(1) JAR-OPS 1.035 Σύστημα Ποιότητας:

Βλέπε: AMC OPS 1.175 για περιγραφή μικρών και πολύ μικρών αερομεταφορέων.

Στην περίπτωση πολύ μικρού αερομεταφορέα, η θέση του Διευθυντή Ποιοτικού Ελέγχου μπορεί να καλυφθεί από κάποιον ορισμένο διευθυντή εφόσον χρησιμοποιούνται εξωτερικοί επιθεωρητές. Αυτό ισχύει επίσης και στην περίπτωση που ο υπόλογος διευθυντής κατέχει μια ή περισσότερες από τις διευθυντικές θέσεις.

(2) JAR-OPS 1.037 Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων:

(Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.005(α))

(3) JAR-OPS 1.075 Μέθοδοι μεταφοράς προσώπων:

Δεν απαιτείται για πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.

(4) JAR-OPS 1.100 Είσοδος στο πιλοτήριο:

(i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να θεσπίσει κανόνες για τη μεταφορά επιβατών που καταλαμβάνουν θέση χειριστή.

(ii) Ο κυβερνήτης πρέπει να διασφαλίζει ότι:

(Α) Η μεταφορά επιβατών που καταλαμβάνουν θέση χειριστή δεν προκαλεί απόσπαση της προσοχής ή/και παρεμβολή στην εκτέλεση της πτήσης, και

(Β) Ο επιβάτης που καταλαμβάνει θέση χειριστή είναι εξοικειωμένος με τους σχετικούς περιορισμούς και τις διαδικασίες ασφάλειας.

(5) JAR-OPS 1.105 Μη εγκεκριμένη μεταφορά:

Δεν απαιτείται για πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.

(6) JAR-OPS 1.135 Συμπληρωματικές πληροφορίες και έντυπα που πρέπει να φέρονται επί του αεροπλάνου:

(i) Για πτητικές λειτουργίες VFR από το Α στο Α μονοκινητήριων αεροπλάνων κατά την ημέρα, τα ακόλουθα έντυπα δεν απαιτείται να φέρονται επί του αεροπλάνου:

(Α) Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης,

(Β) Τεχνικό μητρώο του αεροπλάνου,

(Γ) Έντυπα ενημέρωσης NOTAM/AIS,

(Δ) Μετεωρολογικές πληροφορίες,

(Ε) Ενημέρωση για ειδικές κατηγορίες επιβατών ... κλπ., και

(ΣΤ) Ενημέρωση για ειδικά φορτία που περιλαμβάνουν επικίνδυνα υλικά ... κ.λπ.

(ii) Για πτητικές λειτουργίες VFR από το Α στο Β μονοκινητήριων αεροπλάνων κατά την ημέρα. Η ενημέρωση για ειδικές κατηγορίες επιβατών όπως περιγράφεται στο JAR-OPS 1.135 (α)(7) δεν απαιτείται να φέρεται επί του αεροπλάνου.

(iii) Για πτητικές λειτουργίες VFR από το Α στο Β κατά την ημέρα, το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης μπορεί να είναι σε απλουστευμένη μορφή και πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του είδους της πτητικής λειτουργίας.

(7) JAR-OPS 1.215 Χρήση των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας:

Για πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων κατά την ημέρα, πρέπει να διατηρείται μη υποχρεωτική επαφή με τις ATS στην έκταση που αρμόζει

στη φύση της πτητικής λειτουργίας. Οι υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης πρέπει να διασφαλίζονται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.300.

(8) JAR-OPS 1.225 Ελάχιστες επιχειρησιακές προϋποθέσεις αεροδρομίου:

Για πτητικές λειτουργίες VFR, 225 οι ελάχιστες επιχειρησιακές προϋποθέσεις VFR συνήθως καλύπτουν αυτή την απαίτηση. Όταν απαιτείται, ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως η ραδιοκάλυψη, η μορφολογία του εδάφους, η φύση των πεδίων για απογείωση και προσγείωση, οι συνθήκες πτήσεως και η ικανότητα των ATS.

(9) JAR-OPS 1.235 Διαδικασίες μείωσης θορύβου:

Δεν έχει εφαρμογή σε πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.

(10) JAR-OPS 1.240 Διαδρομές και περιοχές επιχειρησιακής λειτουργίας:

Η υποπαράγραφος (α)(1) δεν έχει εφαρμογή σε πτητικές λειτουργίες VFR από το Α στο Α μονοκινητήριων αεροπλάνων κατά την ημέρα.

(11) JAR-OPS 1.250 Καθιέρωση ελάχιστων απόλυτων τιμών ύψους πτήσης:

Για πτητικές λειτουργίες VFR κατά την ημέρα, η παρούσα απαίτηση έχει εφαρμογή ως εξής. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πτητικές λειτουργίες διεξάγονται μόνο κατά μήκος τέτοιων διαδρομών ή εντός τέτοιων περιοχών για τις οποίες μπορεί να διατηρηθεί ασφαλής απόσταση από το έδαφος και πρέπει να λαμβάνει υπόψη παράγοντες όπως η θερμοκρασία, η μορφολογία του εδάφους, οι δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες (π.χ. ισχυρές αναταράξεις και καθοδικά ρεύματα αέρα, διορθώσεις για αποκλίσεις θερμοκρασίας και πίεσης από τις τυπικές τιμές).

(12) JAR-OPS 1.255 Πολιτική καυσίμων:

(i) Για πτήσεις από το Α στο Α – Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει τις ελάχιστες ποσότητες καυσίμου στις οποίες μια πτήση πρέπει να τελειώνει. Το ελάχιστο, τελικό απόθεμα καυσίμου δεν πρέπει να είναι λιγότερο από την ποσότητα που απαιτείται για να πετάξει για περίοδο 45 λεπτών.

(ii) Για πτήσεις από το Α στο Β – Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο προ πτήσεως υπολογισμός του χρησιμοποιήσιμου καυσίμου που απαιτείται για μια πτήση περιλαμβάνει:

(Α) Καύσιμο τροχοδρόμησης – Καύσιμο που καταναλώνεται πριν την απογείωση, εάν είναι σημαντικό, και

(Β) Καύσιμο ταξιδίου (Καύσιμο για να φτάσει στον προορισμό), και

(Γ) Απόθεμα καυσίμου –

(1) Καύσιμο έκτακτης ανάγκης – Καύσιμο που δεν είναι λιγότερο από 5% του σχεδιασμένου καυσίμου ταξιδίου ή, για την περίπτωση επανασχεδιασμού εν πτήσει, 5% του καυσίμου ταξιδίου για το υπόλοιπο της πτήσης, και

(2) Τελικό απόθεμα καυσίμου – Καύσιμο για να πετάξει για επιπλέον περίοδο 45 λεπτών (εμβολοφόροι κινητήρες) ή 30 λεπτών (στροβιλοκινητήρες), και

(Δ) Καύσιμο εναλλαγής – Καύσιμο για να φτάσει στο αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού μέσω του αεροδρομίου προορισμού, εφόσον απαιτείται εναλλαγή προορισμού

(Ε) Επιπλέον καύσιμο – Καύσιμο που ενδέχεται να ζητήσει ο κυβερνήτης επιπλέον εκείνου που απαιτείται σύμφωνα με τις υποπαραγράφους (Α) - (Δ) ανωτέρω.

(13) JAR-OPS 1.265 Μεταφορά μη αποδεκτών επιβατών, απελαθέντων ή προσώπων που τελούν υπό φρούρηση:

Για πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων και όταν δεν πρόκειται να μεταφερθούν μη αποδεκτοί επιβάτες, απελαθέντες ή πρόσωπα που τελούν υπό φρούρηση, ο αερομεταφορέας δεν απαιτείται να εκπονήσει διαδικασίες για τη μεταφορά τέτοιων επιβατών.

(14) JAR-OPS 1.280 Θέσεις επιβατών:

Δεν έχει εφαρμογή σε πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων.

(15) JAR-OPS 1.285 Ενημέρωση επιβατών:

Πρέπει να γίνεται επίδειξη και ενημέρωση ανάλογα με το είδος των πτητικών λειτουργιών. Σε πτητικές λειτουργίες με ένα μόνο χειριστή, δεν πρέπει να ανατίθενται σε αυτόν καθήκοντα που τον αποσπούν από τα πτητικά του καθήκοντα.

(16) JAR-OPS 1.290 Προετοιμασία πτήσης:

(i) Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης για πτητικές λειτουργίες από το Α στο Α – Δεν απαιτείται.

(ii) Πτητικές λειτουργίες από το Α στο Β υπό VFR κατά την ημέρα – Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι για κάθε πτήση συμπληρώνεται απλοποιημένο έντυπο επιχειρησιακού σχεδίου πτήσεως που είναι σχετικό με το είδος της πτητικής λειτουργίας.

(17) JAR-OPS 1.295 Επιλογή αεροδρομίων:

Δεν έχει εφαρμογή σε πτητικές λειτουργίες VFR. Οι αναγκαίες οδηγίες για τη χρήση αεροδρομίων και πεδίων για απογείωση και προσγείωση θα εκδίδονται με αναφορά στο JAR-OPS 1.220.

(18) JAR-OPS 1.310 Μέλη πληρώματος στις θέσεις τους:

Για πτητικές λειτουργίες VFR, οδηγίες επ' αυτού του θέματος απαιτούνται μόνον όταν διεξάγονται πτητικές λειτουργίες με δύο χειριστές.

(19) JAR-OPS 1.375 Διαχείριση καυσίμου κατά την πτήση:

Δεν απαιτείται η εφαρμογή του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS1.375 σε πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων κατά την ημέρα.

(20) JAR-OPS 1.405 Έναρξη και συνέχιση προσέγγισης:

Δεν έχει εφαρμογή σε πτητικές λειτουργίες VFR.

(21) JAR-OPS 1.410 Επιχειρησιακές διαδικασίες – ύψος διασταύρωσης του κατωφλίου:

Δεν έχει εφαρμογή σε πτητικές λειτουργίες VFR.

(22) JAR-OPS 1.430 έως 1.460, περιλαμβανομένων των προσαρτημάτων:

Δεν έχει εφαρμογή σε πτητικές λειτουργίες VFR.

(23) JAR-OPS 1.530 Απογείωση:

(i) Η υποπαράγραφος (α) ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη. Η Αρχή μπορεί, κατά περίπτωση, να αποδεχθεί άλλα στοιχεία επιδόσεων που εκδίδονται από τον αερομεταφορέα και βασίζονται στην επίδειξη ή/και τη στοιχειοθετημένη εμπειρία. Οι υποπαράγραφοι (β) και (γ) ισχύουν με την ακόλουθη προσθήκη. Όπου οι απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου δεν μπορούν να καλυφθούν λόγω φυσικών περιορισμών που έχουν σχέση με την επέκταση του διαδρόμου και υφίσταται σαφές δημόσιο συμφέρον και αναγκαιότητα για την πτητική

λειτουργία, ή Αρχή μπορεί να δεχθεί, κατά περίπτωση, άλλα στοιχεία επιδόσεων που έχουν σχέση με ειδικές διαδικασίες, που εκδίδει ο αερομεταφορέας, βασισμένες στην επίδειξη ή/και τη στοιχειοθετημένη εμπειρία, χωρίς να έρχονται σε αντίθεση με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου.

(ii) Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με την υποπαράγραφο (i) πρέπει να έχει την προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το AOC. Η έγκριση αυτή θα:

(Α) Καθορίζει τον τύπο του αεροπλάνου,

(Β) Καθορίζει το τύπο της πτητικής λειτουργίας,

(Γ) Καθορίζει το αεροδρόμιο(α) και τους διαδρόμους ενδιαφέροντος,

(Δ) Περιορίζει την απογείωση που θα διεξαχθεί υπό VMC,

(Ε) Καθορίζει τα προσόντα του πληρώματος, και

(ΣΤ) Περιορίζεται σε αεροπλάνα για τα οποία το πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε για πρώτη φορά προ της 1ης Ιανουαρίου 2005.

(iii) Η πτητική λειτουργία πρέπει να γίνει αποδεκτή από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

(24) JAR-OPS 1.535 Αποφυγή εμποδίων απογείωσης - Πολυκινητήρια αεροπλάνα:

(i) Οι υποπαράγραφοι (α)(3), (α)(4), (α)(5), (β)(2), (γ)(1), (γ)(2) και το Προσάρτημα δεν έχουν εφαρμογή σε πτητικές λειτουργίες VFR κατά την ημέρα.

(ii) Για πτητικές λειτουργίες IFR και VFR κατά την ημέρα, ισχύουν οι υποπαράγραφοι (β) και (γ) με τις ακόλουθες αποκλίσεις.

(Α) Οπτική καθοδήγηση πορείας θεωρείται διαθέσιμη όταν η ορατότητα πτήσεως είναι 1.500 μ. ή περισσότερο.

(Β) Το μέγιστο απαιτούμενο πλάτος αεροδιαδρόμου είναι 300 μ. όταν η ορατότητα πτήσεως είναι 1.500 μ. ή περισσότερο.

(25) JAR-OPS 1.545 Προσγείωση - Αεροδρόμια προορισμού και εναλλαγής:

(i) Η παράγραφος ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη. Όπου οι απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου δεν μπορούν να καλυφθούν λόγω φυσικών περιορισμών που έχουν σχέση με την επέκταση του διαδρόμου και υφίσταται σαφές δημόσιο συμφέρον και αναγκαιότητα για την πτητική λειτουργία, ή Αρχή μπορεί να δεχθεί, κατά περίπτωση, άλλα στοιχεία επιδόσεων που έχουν σχέση με ειδικές διαδικασίες, που εκδίδει ο αερομεταφορέας, βασισμένες στην επίδειξη ή/και τη στοιχειοθετημένη εμπειρία, χωρίς να έρχονται σε αντίθεση με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου.

(ii) Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με την υποπαράγραφο (i) πρέπει να έχει την προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το AOC. Η έγκριση αυτή θα:

(Α) Καθορίζει τον τύπο του αεροπλάνου,

(Β) Καθορίζει το τύπο της πτητικής λειτουργίας,

(Γ) Καθορίζει το αεροδρόμιο(α) και τους διαδρόμους ενδιαφέροντος,

(Δ) Περιορίζει την τελική προσέγγιση και προσγείωση που θα διεξαχθεί υπό VMC,

(Ε) Καθορίζει τα προσόντα του πληρώματος, και

(ΣΤ) Περιορίζεται σε αεροπλάνα για τα οποία το πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε για πρώτη φορά προ της 1ης Ιανουαρίου 2005.

(iii) Η πτητική λειτουργία πρέπει να γίνει αποδεκτή από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

(26) JAR-OPS 1.550 Προσγείωση - Στεγνοί διάδρομοι:

(i) Η παράγραφος ισχύει με την ακόλουθη προσθήκη. Όπου οι απαιτήσεις της παρούσας παραγράφου δεν μπορούν να καλυφθούν λόγω φυσικών περιορισμών που έχουν σχέση με την επέκταση του διαδρόμου και υφίσταται σαφές δημόσιο συμφέρον και αναγκαιότητα για την πτητική λειτουργία, ή Αρχή μπορεί να δεχθεί, κατά περίπτωση, άλλα στοιχεία επιδόσεων που έχουν σχέση με ειδικές διαδικασίες, που εκδίδει ο αερομεταφορέας, βασισμένες στην επίδειξη ή/και τη στοιχειοθετημένη εμπειρία, χωρίς να έρχονται σε αντίθεση με το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου.

(ii) Ο αερομεταφορέας που επιθυμεί να διεξάγει πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με την υποπαράγραφο (i) πρέπει να έχει την προηγούμενη έγκριση της Αρχής που εκδίδει το AOC. Η έγκριση αυτή θα:

(Α) Καθορίζει τον τύπο του αεροπλάνου,

(Β) Καθορίζει το τύπο της πτητικής λειτουργίας,

(Γ) Καθορίζει το αεροδρόμιο(α) και τους διαδρόμους ενδιαφέροντος,

(Δ) Περιορίζει την τελική προσέγγιση και προσγείωση που θα διεξαχθεί υπό VMC,

(Ε) Καθορίζει τα προσόντα του πληρώματος, και

(ΣΤ) Περιορίζεται σε αεροπλάνα για τα οποία το πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε για πρώτη φορά προ της 1ης Ιανουαρίου 2005.

(iii) Η πτητική λειτουργία πρέπει να γίνει αποδεκτή από το κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

(27) JAR-OPS 1.640 Φώτα λειτουργίας αεροπλάνου:

Η Αρχή μπορεί να δέχεται εξαίρεση από μερικές ή όλες τις απαιτήσεις της υποπαραγράφου (α) μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2005 για την εκμετάλλευση μονοκινητήριων αεροπλάνων , που επιχειρούν υπό VFR κατά την ημέρα χωρίς ηλεκτροπαραγωγό σύστημα, για τα οποία εκδόθηκε το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας για πρώτη φορά προ της 22ας Μαΐου 1995. Αυτό υπόκειται στην έγκριση κάθε κράτους υπέρπτησης.

(28) JAR-OPS 1.650 Πτητικές λειτουργίες VFR κατά την ημέρα:

Η παράγραφος 1.650 έχει εφαρμογή με την ακόλουθη προσθήκη. Μονοκινητήρια αεροπλάνα, για τα οποία εκδόθηκε το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας για πρώτη φορά προ της 22ας Μαΐου 1995, μπορεί να εξαιρεθούν από τις απαιτήσεις των υποπαραγράφων (στ), (ζ), (η) και (θ) από την Αρχή εάν η ικανοποίηση αυτών θα απαιτούσε μετασκευή.

(29) JAR-OPS 1.905 Εγχειρίδιο διαχείρισης συντήρησης αερομεταφορέα:

Το εγχειρίδιο διαχείρισης συντήρησης αερομεταφορέα μπορεί να προσαρμόζεται στην πτητική λειτουργία που θα διεξαχθεί.

(30) JAR-OPS 1.915 Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου:

(Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005(α))

Η Αρχή μπορεί να εγκρίνει συντετμημένη μορφή του συστήματος τεχνικού μητρώου, που έχει σχέση με το είδος της διεξαγόμενης πτητικής λειτουργίας.

(31) JAR-OPS 1.940 Σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης:

Οι υποπαράγραφοι (α)(2), (α)(4), και (β) δεν έχουν εφαρμογή σε πτητικές λειτουργίες VFR κατά την ημέρα, εκτός

του ότι η (α)(4) πρέπει να ισχύει πλήρως όταν απαιτούνται 2 χειριστές από το Μέρος 1 του JAR-OPS.

(32) JAR-OPS 1.945 Μεταβατική εκπαίδευση και έλεγχος:

(i) Η υποπαράγραφος (α)(7) – Πτήσεις γραμμής υπό επιτήρηση (LIFUS) μπορεί να εκτελεσθούν επί οποιουδήποτε αεροπλάνου της ίδιας τάξης. Το πλήθος των απαιτούμενων LIFUS εξαρτάται από την πολυπλοκότητα των πτητικών λειτουργιών που θα εκτελεσθούν.

(ii) Η υποπαράγραφος (α)(8) δεν απαιτείται.

(33) JAR-OPS 1.955 Υποψηφιότητα ως κυβερνήτη:

Η υποπαράγραφος (β) ισχύει ως ακολούθως.

Η Αρχή μπορεί να αποδεχθεί συντετμημένη σειρά μαθημάτων κυβερνήτη σχετική με τον τύπο της διεξαγόμενης πτητικής λειτουργίας.

(34) JAR-OPS 1.960 Κυβερνήτες κάτοχοι Επαγγελματικού πτυχίου χειριστή:

Η υποπαράγραφος (α)(1)(i) δεν έχει εφαρμογή σε πτητικές λειτουργίες VFR κατά την ημέρα.

(35) JAR-OPS 1.965 Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος:

(ι) Η υποπαράγραφος (α)(1) για πτητικές λειτουργίες VFR κατά την ημέρα πρέπει να ισχύει ως ακολούθως. Όλη η εκπαίδευση και ο έλεγχος πρέπει να είναι σχετικοί με το είδος της πτητικής λειτουργίας και την τάξη του αεροπλάνου το οποίο χειρίζεται το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης και με τη δέουσα εξέταση οποιουδήποτε ειδικευμένου εξοπλισμού χρησιμοποιείται.

(ii) Η υποπαράγραφος (α)(3)(ii) ισχύει ως ακολούθως. Η εκπαίδευση στο αεροπλάνο μπορεί να διεξαχθεί από εξεταστή ικανότητας τάξεως (CRE), εξεταστή πτήσης (FE) ή εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE).

(iii) Η υποπαράγραφος (α)(4)(i) ισχύει ως ακολούθως. Ο έλεγχος ικανότητας του αερομεταφορέα μπορεί να διεξαχθεί από εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE), εξεταστή ικανότητας τάξεως (CRE) ή από κυβερνήτη με κατάλληλα προσόντα που έχει ορισθεί από τον αερομεταφορέα και έχει εγκριθεί από την Αρχή, ο οποίος είναι εκπαιδευμένος στις έννοιες του CRM και την αξιολόγηση των δεξιοτήτων στο CRM.

(iv) Η υποπαράγραφος (β)(2) για πτητικές λειτουργίες VFR κατά την ημέρα πρέπει να ισχύει ως ακολούθως. Σε εκείνες τις περιπτώσεις όπου οι πτητικές λειτουργίες διεξάγονται κατά τη διάρκεια περιόδων που δεν ξεπερνούν τους 8 συνεχόμενους μήνες, ένας έλεγχος ικανότητας αερομεταφορέα είναι αρκετός. Ο έλεγχος ικανότητας πρέπει να εκτελείται πριν από την έναρξη πτητικών λειτουργιών δημοσίων αερομεταφορών.

(36) JAR-OPS 1.968 Προσόντα χειριστή για εκτέλεση πτήσεων από οποιαδήποτε θέση χειριστή:

Το Προσάρτημα 1 δεν έχει εφαρμογή σε πτητικές λειτουργίες VFR μονοκινητήριων αεροπλάνων κατά την ημέρα.

(37) JAR-OPS 1.975 Επάρκεια σε διαδρομή και αεροδρόμιο:

(i) Για πτητικές λειτουργίες VFR κατά την ημέρα, οι υποπαράγραφοι (β), (γ) και (δ) δεν έχουν εφαρμογή, εκτός του ότι ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, στις περιπτώσεις που απαιτείται ειδική έγκριση από το κράτος του αεροδρομίου, τηρούνται οι σχετικές απαιτήσεις.

(ii) Για πτητικές λειτουργίες IFR ή VFR κατά τη νύχτα, ως εναλλακτικά για τις υποπαραγράφους (β) έως (δ), η επάρκεια σε διαδρομή και αεροδρόμιο μπορεί να επανακυρώνεται ως εξής:

(Α) Εκτός από πτητικές λειτουργίες προς τα πλέον απαιτητικά αεροδρόμια, με τη συμπλήρωση τουλάχιστον 10 σκελών εντός της περιοχής πτητικής λειτουργίας κατά τη διάρκεια των προηγουμένων 12 μηνών επιπλέον κάθε απαιτούμενης αυτοενημέρωσης.

(Β) Πτητικές λειτουργίες προς τα πλέον απαιτητικά αεροδρόμια μπορεί να εκτελούνται μόνον εάν

(1) Ο κυβερνήτης έχει αποκτήσει τα προσόντα για το αεροδρόμιο εντός των προηγουμένων 36 μηνών. Από επίσκεψη ως ενεργό μέλος πληρώματος διακυβέρνησης ή ως παρατηρητής.

(2) Η προσέγγιση εκτελείται σε VMC από το ισχύον ελάχιστο ύψος σκέλους, και

(3) Πριν από την πτήση έχει γίνει επαρκής αυτοενημέρωση.

(38) JAR-OPS 1.980 Περισσότεροι του ενός τύποι ή παραλλαγές:

(i) Δεν έχει εφαρμογή εάν οι πτητικές λειτουργίες περιορίζονται σε τάξεις αεροπλάνων με εμβολοφόρο κινητήρα που απαιτούν ένα χειριστή υπό VFR κατά την ημέρα.

(ii) Για πτητικές λειτουργίες IFR και VFR κατά τη νύχτα, η απαίτηση της υποπαραγράφου (δ)(2)(i) του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.980 για 500 ώρες στην αντίστοιχη θέση πληρώματος πριν ασκηθούν τα προνόμια των επικυρώσεων δύο πτυχίων, ελαττώνεται στις 100 ώρες ή σκέλη εάν μια από τις επικυρώσεις έχει σχέση με την κατηγορία. Πριν ο χειριστής διατεθεί για εκτέλεση καθηκόντων Κυβερνήτη πρέπει να ολοκληρωθεί έλεγχος στην πτήση.

(39) JAR-OPS 1.981 Πτητική λειτουργία ελικοπτέρων και αεροπλάνων

Η υποπαράγραφος (α)(1) δεν έχει εφαρμογή εάν οι πτητικές λειτουργίες περιορίζονται σε τάξεις αεροπλάνων με εμβολοφόρο κινητήρα που απαιτούν ένα χειριστή.

(40) JAR-OPS 1.1045 Εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης – δομή και περιεχόμενα:

Βλέπε AMC OPS 1.1045

(41) JAR-OPS 1.1060 Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης:

Δεν απαιτείται για πτητικές λειτουργίες VFR/ ημέρας από το Α στο Α. Για πτητικές λειτουργίες VFR/ ημέρας από το Α στο Β η απαίτηση έχει εφαρμογή αλλά το σχέδιο πτήσεως μπορεί να είναι σε απλοποιημένη μορφή σε σχέση με το είδος της διεξαγόμενης πτητικής λειτουργίας. (JAR-OPS 1.135).

(42) JAR-OPS 1.1070 Εγχειρίδιο διαχείρισης συντήρησης αερομεταφορέα – ΜΜΕ:

Το ΜΜΕ μπορεί να προσαρμόζεται στην πτητική λειτουργία που θα διεξαχθεί. (Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.005(α))

(43) JAR-OPS 1.1071 Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου:

Έχει εφαρμογή όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.915.

(44) Τμήμα ΙΗ – Εναέρια μεταφορά επικίνδυνων υλικών:

Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.005 (α)

(45) JAR-OPS 1.1235 Απαιτήσεις ασφαλείας:

Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.005 (α)

(46) JAR-OPS 1.1240 Εκπαιδευτικά προγράμματα:

Τα εκπαιδευτικά προγράμματα πρέπει να είναι προσαρμοσμένα στο είδος των εκτελούμενων πτητικών λειτουργιών. Εκπαιδευτικό πρόγραμμα κατ' ιδίαν μελέτης μπορεί να είναι αποδεκτό για πτητικές λειτουργίες VFR.

(47) JAR-OPS 1.1250 Κατάλογος ελέγχου ενεργειών διαδικασίας έρευνας αεροπλάνου:

Δεν έχει εφαρμογή για πτητικές λειτουργίες VFR κατά την ημέρα.

JAR-OPS 1.205
Επάρκεια του επιχειρησιακού προσωπικού
(Βλέπε ACJ OPS 1.205)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό, το οποίο έχει οριστεί ή εμπλέκεται άμεσα σε επίγειες και πτητικές λειτουργίες, είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο, έχει επιδείξει τις ικανότητές του στα συγκεκριμένα καθήκοντά του και γνωρίζει τις ευθύνες του και τη σχέση των εν λόγω καθηκόντων με την επιχειρησιακή λειτουργία στο σύνολό της.

JAR-OPS 1.216
Επιχειρησιακές οδηγίες εν πτήσει
(Βλέπε ACJ OPS 1.216)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιχειρησιακές οδηγίες του εν πτήσει που αναφέρονται σε αλλαγή του σχεδίου πτήσης εναέριας κυκλοφορίας πρέπει, όταν είναι εφικτό, να συντονίζονται με την αρμόδια υπηρεσία εναέριας κυκλοφορίας, πριν από τη μετάδοσή τους σε αεροπλάνο.

JAR-OPS 1.243
Πτητικές λειτουργίες σε περιοχές
με καθορισμένες απαιτήσεις επιδόσεων ναυτιλίας
(Βλέπε ACJ OPS 1.243)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ένα αεροπλάνο που επιχειρεί σε περιοχές, ή μέσω τμημάτων εναέριου χώρου, ή σε διαδρομές όπου έχουν καθοριστεί απαιτήσεις επιδόσεων ναυτιλίας, είναι πιστοποιημένο σύμφωνα με αυτές τις απαιτήσεις, και, εάν απαιτείται, ότι η Αρχή έχει χορηγήσει τη σχετική επιχειρησιακή έγκριση. Βλέπε επίσης JAR-OPS 1.865 (γ)(2), 1.870 και 1.872.

(β) Ο αερομεταφορέας αεροπλάνου που επιχειρεί σε περιοχές που αναφέρονται στο (α) πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλες οι διαδικασίες απροόπτων καταστάσεων, που καθορίζονται από την αρχή που είναι υπεύθυνη για τον υπόψη εναέριο χώρο, έχουν συμπεριληφθεί στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

JAR-OPS 1.285
Ενημέρωση επιβατών

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(α) Γενικά.

(1) Οι επιβάτες ενημερώνονται προφορικά για θέματα ασφαλείας. Η ενημέρωση μπορεί εν μέρει ή εν όλω να γίνει με οπτικοακουστική παρουσίαση.

(2) Οι επιβάτες εφοδιάζονται με κάρτα ενημέρωσης σε θέματα ασφαλείας, στην οποία οι παρεχόμενες εικονογραφημένες οδηγίες δείχνουν τη λειτουργία του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και των εξόδων κινδύνου που πιθανόν να χρησιμοποιηθούν από τους επιβάτες.

(β) Πριν από την απογείωση

(1) Οι επιβάτες ενημερώνονται σχετικά με τα ακόλουθα θέματα, εφόσον, κατά περίπτωση, έχουν εφαρμογή:

(i) Τους κανονισμούς καπνίσματος.

(ii) Η πλάτη του καθίσματος να είναι σε όρθια θέση και το τραπεζάκι να είναι κλειστό στη θέση του,

(iii) Τη θέση εξόδων κινδύνου,

(iv) Τη θέση και τη χρήση της σήμανσης ίχνους διαφυγής πλησίον του δαπέδου,

(v) Την αποθήκευση των χειραποσκευών,

(vi) Τους περιορισμούς στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών, και

(vii) Τη θέση και το περιεχόμενο της κάρτας ενημέρωσης ασφαλείας,

και,

(2) Στους επιβάτες γίνεται επίδειξη για τα εξής:

(i) Τη χρήση των ζωνών ή/και των ιμάντων πρόσδεσης ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένου του τρόπου ασφάλισης και απασφάλισης των ζωνών και/ή των ιμάντων πρόσδεσης ασφαλείας,

(ii) Τη θέση και τη χρήση του εξοπλισμού οξυγόνου, εάν απαιτείται (αναφέρεται στο JAR-OPS 1.770 και JAR-OPS 1.775). Επίσης, οι επιβάτες πρέπει να ενημερώνονται ότι πρέπει να σβήνουν όλα τα είδη καπνίσματος όταν χρησιμοποιείται οξυγόνο, και

(iii) Τη θέση και τη χρήση των σωσίβιων γιλέκων, εάν απαιτείται (αναφέρεται στο JAR-OPS 1.825).

(γ) Μετά την απογείωση

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται, εφόσον, κατά περίπτωση, έχουν εφαρμογή, τα ακόλουθα:

(i) Οι κανονισμοί καπνίσματος, και

(ii) Η χρήση των ζωνών ή/και ιμάντων πρόσδεσης ασφαλείας, περιλαμβανομένων των ωφελημάτων που προκύπτουν για την ασφάλεια έχοντας τις ζώνες τους δεμένες όταν κάθονται, ανεξάρτητα από τη φωτεινή ένδειξη.

(δ) Πριν από την προσγείωση

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται, εφόσον, κατά περίπτωση, έχουν εφαρμογή, τα ακόλουθα:

(i) Οι κανονισμοί καπνίσματος, και

(ii) Η χρήση των ζωνών ή/και ιμάντων πρόσδεσης ασφαλείας,

(iii) Η πλάτη του καθίσματος να είναι σε όρθια θέση και το τραπεζάκι να είναι κλειστό στη θέση του,

(iv) Η εκ νέου αποθήκευση των χειραποσκευών, και

(v) Οι περιορισμοί στη χρήση φορητών ηλεκτρονικών συσκευών.

(ε) Μετά τη προσγείωση

(1) Στους επιβάτες υπενθυμίζονται τα ακόλουθα:

(i) Οι κανονισμοί καπνίσματος, και

(ii) Η χρήση των ζωνών ή/και ιμάντων πρόσδεσης ασφαλείας.

(στ) Σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης κατά τη διάρκεια της πτήσης, οι επιβάτες λαμβάνουν οδηγίες για τις κατάλληλες ενέργειες έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με την περίσταση.

JAR-OPS 1.290
Προετοιμασία πτήσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι συμπληρώνεται επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης για κάθε πτήση που πρόκειται να πραγματοποιηθεί.

(β) Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίζει την πτήση εκτός εάν κρίνει ότι:

(1) Το αεροπλάνο διαθέτει πτητική ικανότητα,

(2) Δε γίνεται εκμετάλλευση του αεροπλάνου με τρόπο αντίθετο προς τις προβλέψεις του καταλόγου παρεκκλίσεων διαμόρφωσής (CDL),

(3) Διατίθενται τα απαιτούμενα, για την πτήση που πρόκειται να διεξαχθεί, όργανα και εξοπλισμός σύμφωνα με τα Τμήματα ΙΑ και ΙΒ,

(4) Τα όργανα και ο εξοπλισμός λειτουργούν κανονικά εκτός εάν ορίζεται διαφορετικά στον MEL,

(5) Διατίθενται τα απαιτούμενα για τη διεξαγωγή της πτήσης μέρη του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(6) Τα έγγραφα, οι συμπληρωματικές πληροφορίες και τα έντυπα που απαιτείται να υπάρχουν διαθέσιμα σύμφωνα με τα JAR-OPS 1.125 και JAR-OPS 1.135 βρίσκονται επί του αεροπλάνου,

(7) Υπάρχουν διαθέσιμοι ισχύοντες γεωγραφικοί και αεροναυτικοί χάρτες καθώς και συναφή έγγραφα ή ισοδύναμα δεδομένα, για να καλύψουν την προτιθέμενη πτητική λειτουργία του αεροπλάνου, συμπεριλαμβανομένης κάθε λογικά αναμενόμενης παρέκκλισης. Μεταξύ αυτών πρέπει να περιλαμβάνονται και πίνακες μετατροπής αναγκαίοι για την υποστήριξη των πτητικών λειτουργιών, όπου πρέπει να χρησιμοποιηθούν μετρικά ύψη (metric heights), απόλυτα ύψη (altitudes) και επίπεδα πτήσης,

(8) Διατίθενται επαρκείς διευκολύνσεις και υπηρεσίες εδάφους για τη σχεδιαζόμενη πτήση,

(9) Είναι εφικτή, για τη σχεδιαζόμενη πτήση, η συμμόρφωση προς τις διατάξεις που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης όσον αφορά στις απαιτήσεις καυσίμων, λαδιού και οξυγόνου, τα ελάχιστα απόλυτα ύψη ασφαλείας, τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίων και τη διαθεσιμότητα αεροδρομίων εναλλαγής, όπου απαιτείται,

(10) Το φορτίο έχει κατανεμηθεί κατάλληλα και προσδεθεί με ασφαλή τρόπο,

(11) Η μάζα του αεροπλάνου, κατά την έναρξη της τροχοδρόμησης για απογείωση, θα είναι τέτοια ώστε η πτήση μπορεί να διεξαχθεί σύμφωνα με τα Τμήματα ΣΤ έως Θ, κατά περίπτωση, και

(12) Είναι εφικτή η συμμόρφωση προς οποιονδήποτε πρόσθετο επιχειρησιακό περιορισμό, επιπλέον αυτών που καλύπτονται από τις υποπαραγράφους (9) και (11) ανωτέρω.

JAR-OPS 1.308
Ώθηση προς τα πίσω και ρυμούλκηση
(Βλέπε ACJ OPS 1.308)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλες οι διαδικασίες ώθησης προς τα πίσω (push back) και ρυμούλκησης (towing) συμμορφώνονται με τα εγκεκριμένα αεροπορικά πρότυπα και διαδικασίες.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι μετατοπίσεις του αεροπλάνου πριν και μετά την τροχοδρόμηση δεν εκτελούνται από ρυμουλκά χωρίς ράβδο ρυμούλκησης, εκτός εάν

(1) ο σχεδιασμός του αεροπλάνου το προστατεύει από ζημιά στο σύστημα κατεύθυνσης ριναίου τροχού εξαιτίας της ρυμούλκησης χωρίς ράβδο, ή

(2) παρέχεται σύστημα/ διαδικασία που συνεγείρει το πλήρωμα διακυβέρνησης ότι πιθανόν να ή έχει συμβεί τέτοια βλάβη, ή

(3) Το ρυμουλκό όχημα που κάνει ρυμούλκηση χωρίς ράβδο ρυμούλκησης έχει σχεδιαστεί για να προλαμβάνει ζημιά στον τύπο του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.310
Μέλη πληρώματος στις θέσεις τους

(α) Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης

(1) Κατά τη διάρκεια απογείωσης και προσγείωσης κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να ασκεί καθήκοντα στο πιλοτήριο, πρέπει να βρίσκεται στη θέση του.

(2) Σε όλες τις άλλες φάσεις της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να ασκεί καθήκοντα στο πιλοτήριο, πρέπει να παραμένει στη θέση του, εκτός εάν η απουσία του είναι απαραίτητη για την εκτέλεση των καθηκόντων του σε σχέση με την πτητική λειτουργία, ή για φυσικές ανάγκες, με την προϋπόθεση ότι τουλάχιστον ένας χειριστής, με τα κατάλληλα προσόντα, παραμένει συνέχεια στα χειριστήρια του αεροπλάνου.

(3) Σε όλα τα στάδια της πτήσης, κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται να ασκεί καθήκοντα στο πιλοτήριο πρέπει να διατηρεί ετοιμότητα. Στην περίπτωση που παρατηρηθεί έλλειψη ετοιμότητας, πρέπει να χρησιμοποιούνται κατάλληλα αντίμετρα. Σε εμφάνιση κόπωσης, και εφόσον ο φόρτος της εργασίας το επιτρέπει, ο κυβερνήτης δύναται να οργανώσει ελεγχόμενη διαδικασία ανάπαυσης (βλέπε ACJ OPS 1.310(α)(3)). Η ελεγχόμενη ανάπαυση που λαμβάνεται υπό αυτές τις συνθήκες δεν μπορεί ποτέ να θεωρηθεί ως μέρος περιόδου ανάπαυσης για σκοπούς υπολογισμού των περιορισμών χρόνου πτήσης, ούτε να χρησιμοποιηθεί στην αιτιολόγηση οποιασδήποτε περιόδου απασχόλησης.

(β) Μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών. Σε όλα τα επίπεδα του αεροπλάνου που καταλαμβάνονται από επιβάτες, τα απαιτούμενα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών πρέπει να κάθονται στις καθορισμένες θέσεις τους κατά τη διάρκεια κρίσιμων φάσεων της πτήσης. (Βλέπε IEM OPS 1.310(β))

JAR-OPS 1.345
Πάγος και άλλα κατάλοιπα - διαδικασίες εδάφους
(Βλέπε ACJ OPS 1.345)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες που θα ακολουθούνται όταν είναι αναγκαία αποπαγοποίηση και αντιπαγοποίηση και σχετικοί έλεγχοι του αεροπλάνου(ων).

(β) Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίζει απογείωση εκτός εάν οι εξωτερικές επιφάνειες είναι καθαρές από οποιαδήποτε υπολείμματα που θα μπορούσαν να επηρεάσουν δυσμενώς τις επιδόσεις ή/και τη δυνατότητα ελέγχου αεροπλάνου, με εξαίρεση όσα επιτρέπονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.398
Χρήση του συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS)
(Βλέπε ACJ OPS 1.398)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει διαδικασίες για να εξασφαλίζει ότι:

(α) Όταν το ACAS είναι εγκατεστημένο και σε κατάσταση επιχειρησιακής λειτουργίας, πρέπει να χρησιμοποιείται κατά την πτήση σε είδος λειτουργίας που δίνει τη δυνατότητα δημιουργίας Συμβουλευτικών Αποφάσεων (RA) εκτός εάν για τις επικρατούσες συνθήκες δεν θα είναι κατάλληλο να ενεργήσουν έτσι.

(β) Όταν το ACAS ανιχνεύει αδικαιολόγητη εγγύτητα με άλλο αεροπλάνο (RA), ο κυβερνήτης ή ο χειριστής στον οποίο έχει ανατεθεί η διεξαγωγή της πτήσης πρέπει να εξασφαλίσει ότι πραγματοποιείται άμεσα κάθε διορθωτική ενέργεια που υποδεικνύεται από τις RA, εκτός εάν με αυτόν τον τρόπο ενδέχεται να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια του αεροπλάνου,

Η διορθωτική ενέργεια πρέπει:

(i) Να μην είναι ποτέ αντίθετη με εκείνη που υποδεικνύεται από τις RA.

(ii) Να υποδεικνύεται σωστά από τις RA ακόμα και εάν αυτό είναι σε αντίθεση με το κατακόρυφο μέρος της οδηγίας του ATC.

(iii) Να είναι το ελάχιστο δυνατό για συμμόρφωση με την υπόδειξη της RA.

(γ) Οι υποχρεωτικές επικοινωνίες μεταξύ ACAS και ATC είναι καθορισμένες.

(δ) Όταν η σύγκρουση αποφευχθεί το αεροπλάνο επιστρέφει αμέσως στους όρους των οδηγιών ή της εξουσιοδότησης του ATC.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.305
Ανεφοδιασμός/ αφαίρεση καυσίμων με επιβάτες επιβιβαζόμενους, επί του αεροπλάνου ή αποβιβαζόμενους

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει επιχειρησιακές διαδικασίες για τον ανεφοδιασμό/αφαίρεση καυσίμων με επιβάτες που επιβιβάζονται, βρίσκονται στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται, ώστε να εξασφαλίζει ότι λαμβάνονται οι ακόλουθες προφυλάξεις:

(1) Ένα εξουσιοδοτημένο πρόσωπο πρέπει να παραμένει σε καθορισμένη θέση κατά τη διάρκεια λειτουργιών ανεφοδιασμού καυσίμου με επιβάτες στο αεροπλάνο. Αυτό το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο πρέπει να είναι ικανό για χειρισμό διαδικασιών έκτακτης ανάγκης, όσον αφορά στην πυροπροστασία και την πυρόσβεση, χειρισμό επικοινωνιών καθώς και την έναρξη και καθοδήγηση εκκένωσης,

(2) Αμφίδρομη επικοινωνία πρέπει να επιτευχθεί και να παραμείνει διαθέσιμη, μέσω του συστήματος ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου ή άλλου κατάλληλου μέσου, μεταξύ του πληρώματος εδάφους που επιβλέπει τον ανεφοδιασμό και εξουσιοδοτημένου πρόσωπου επί του αεροπλάνου,

(3) Το πλήρωμα, το προσωπικό και οι επιβάτες πρέπει να προειδοποιούνται ότι θα πραγματοποιηθεί ανεφοδιασμός ή αφαίρεση καυσίμων,

(4) Οι ενδείξεις «Δέστε τις ζώνες ασφαλείας» («Fasten Seat Belts») πρέπει να είναι σβηστές,

(5) Οι ενδείξεις «ΑΠΑΓΟΡΕΥΕΤΑΙ ΤΟ ΚΑΠΝΙΣΜΑ» («NO SMOKING») πρέπει να είναι αναμμένες, όπως και ο εσωτερικός φωτισμός ώστε να είναι δυνατός ο εντοπισμός των εξόδων κινδύνου,

(6) Δίνονται οδηγίες στους επιβάτες να λύσουν τις ζώνες των καθισμάτων τους και να μην καπνίζουν,

(7) Επί του αεροπλάνου πρέπει να βρίσκεται επαρκές προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα και να είναι προετοιμασμένο για άμεση εκκένωση έκτακτης ανάγκης,

(8) Εάν ανιχνευτεί η παρουσία ατμών καυσίμου εντός του αεροπλάνου ή δημιουργηθεί οποιοσδήποτε άλλος κίνδυνος κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού/ αφαίρεσης καυσίμου, ο ανεφοδιασμός πρέπει να σταματήσει αμέσως,

(9) Ο χώρος του εδάφους κάτω από τις εξόδους που προορίζονται για εκκένωση έκτακτης ανάγκης και οι περιοχές ανάπτυξης ολισθητήρα πρέπει να διατηρούνται καθαροί, και

(10) Υπάρχει πρόβλεψη για ασφαλή και γρήγορη εκκένωση.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.430
Ελάχιστες επιχειρησιακές προϋποθέσεις αεροδρομίου
(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.430)

(α) Ελάχιστα απογείωσης

(1) Γενικά

(i) Τα ελάχιστα προσγείωσης που καθιερώνονται από τον αερομεταφορέα πρέπει να εκφράζονται ως όρια ορατότητας ή RVR, λαμβάνοντας υπόψη όλους τους σχετικούς παράγοντες για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί καθώς και τα χαρακτηριστικά του αεροπλάνου. Όπου υπάρχει συγκεκριμένη ανάγκη να γίνουν αντιληπτά και να αποφευχθούν εμπόδια κατά την αναχώρηση ή/και για αναγκαστική προσγείωση, πρέπει να καθορίζονται πρόσθετοι όροι (π.χ. οροφή).

(ii) Ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίζει απογείωση εκτός εάν οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι ίσες ή καλύτερες από τα ισχύοντα ελάχιστα για προσγείωση σε αυτό το αεροδρόμιο, εκτός εάν είναι διαθέσιμο κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης.

(iii) Όταν η αναφερόμενη μετεωρολογική ορατότητα είναι μικρότερη από εκείνη που απαιτείται για απογείωση και η RVR δεν αναφέρεται, η απογείωση μπορεί να αρχίσει μόνον εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η RVR/ ορατότητα κατά μήκος του διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή καλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.

(iv) Όταν δεν διατίθεται αναφερόμενη ορατότητα ή RVR, απογείωση μπορεί να αρχίσει μόνον εάν ο κυβερνήτης μπορεί να καθορίσει ότι η RVR/ ορατότητα κατά μήκος του διαδρόμου απογείωσης είναι ίση ή καλύτερη από την ελάχιστη απαιτούμενη.

(2) Οπτική αναφορά. Τα ελάχιστα απογείωσης πρέπει να επιλέγονται ώστε να εξασφαλίζουν επαρκή καθοδήγηση για τον έλεγχο του αεροπλάνου στην περίπτωση τόσο διακοπείσας απογείωσης σε δυσμενείς συνθήκες όσο και συνεχιζόμενης απογείωσης μετά από βλάβη της κρίσιμης μονάδας ισχύος.

(3) Απαιτούμενη RVR/ ορατότητα

(i) Για πολυκινητήρια αεροπλάνα, των οποίων οι επιδόσεις είναι τέτοιες ώστε, στην περίπτωση βλάβης κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιοδήποτε σημείο κατά τη διάρκεια της απογείωσης, το αεροπλάνο μπορεί είτε

να σταματήσει είτε να συνεχίσει την απογείωση έως το ύψος των 1.500 ποδών πάνω από το αεροδρόμιο ενώ αποφεύγει τα εμπόδια κατά τα απαιτούμενα περιθώρια, τα ελάχιστα απογείωσης που καθορίζονται από αερομεταφορέα πρέπει να εκφράζονται ως τιμές RVR/ορατότητας όχι χαμηλότερες από εκείνες που δίνονται στον παρακάτω Πίνακα 1, με εξαίρεση τις διατάξεις της παραγράφου (4) κατωτέρω:

Πίνακας 1 – RVR/Ορατότητα για απογείωση

RVR/Ορατότητα απογείωσης	
Ευκολίες	RVR/Ορατότητα (Σημείωση 3)
Τίποτα (Μόνο ημέρα)	500 μ.
Φωτισμός άκρων διαδρόμου ή/και σήμανση κεντρικής γραμμής	250/300 μ. (Σημειώσεις 1 & 2)
Φωτισμός άκρων διαδρόμου και κεντρικής γραμμής	200/250 μ. (Σημείωση 1)
Φωτισμός άκρων διαδρόμου και κεντρικής γραμμής και πολλαπλές πληροφορίες RVR	150/200 μ. (Σημειώσεις 1 & 4)

Σημείωση 1: Οι υψηλότερες τιμές ισχύουν για αεροπλάνα Κατηγορίας Δ.
Σημείωση 2: Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες απαιτούνται τουλάχιστον φώτα άκρων και τέλους διαδρόμου.
Σημείωση 3: Η αναφερόμενη τιμή RVR/ ορατότητας που είναι αντιπροσωπευτική του αρχικού τμήματος της διαδρομής απογειώσεως μπορεί να αντικατασταθεί από την εκτίμηση του χειριστή.
Σημείωση 4: Η απαιτούμενη τιμή RVR πρέπει να επιτευχθεί για όλα τα σχετικά σημεία αναφοράς RVR με την εξαίρεση που δίνεται στη Σημείωση 3 ανωτέρω.

(ii) Για πολυκινητήρια αεροπλάνα, των οποίων οι επιδόσεις είναι τέτοιες ώστε δεν μπορούν να συμμορφωθούν με τους όρους επιδόσεων της υποπαραγράφου (α)(3)(i) ανωτέρω στην περίπτωση βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος, ενδέχεται να είναι αναγκαίο να επαναπροσγειωθούν αμέσως, να βλέπουν και να αποφύγουν τα εμπόδια στην περιοχή της απογείωσης. Τέτοια αεροπλάνα μπορεί να επιχειρούν σύμφωνα με τα ακόλουθα ελάχιστα απογείωσης με την προϋπόθεση ότι έχουν τη δυνατότητα να συμμορφωθούν με τα ισχύοντα κριτήρια αποφυγής εμποδίων, υποθέτοντας βλάβη κινητήρα στο καθορισμένο σχετικό ύψος. Τα ελάχιστα απογείωσης που καθιερώθηκαν από τον αερομεταφορέα πρέπει να βασίζονται στο σχετικό ύψος από το οποίο μπορεί να σχεδιαστεί το καθαρό ίχνος πτήσης απογείωσης με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας. Τα χρησιμοποιούμενα ελάχιστα RVR δεν μπορεί να είναι χαμηλότερα από όποιες τιμές ορίζονται στον Πίνακα 1 ανωτέρω και τον Πίνακα 2 κατωτέρω.

Πίνακας 2 – Υποτιθέμενο σχετικό ύψος βλάβης κινητήρα πάνω από το διάδρομο σε σχέση με RVR/Ορατότητα

RVR/Ορατότητα απογείωσης – ίχνος πτήσης	
Υποτιθέμενο σχετικό ύψος βλάβης κινητήρα πάνω από το διάδρομο απογείωσης	RVR/Ορατότητα (Σημείωση 2)
< 50 πόδια	200 μ.
51 – 100 πόδια	300 μ.
101 – 150 πόδια	400 μ.
151 – 200 πόδια	500 μ.
201 – 300 πόδια	1.000 μ.
> 300 πόδια	1.500 μ. (Σημείωση 1)

Σημείωση 1: Τα 1.500 μ. ισχύουν επίσης εάν δεν μπορεί να σχεδιαστεί θετικό ίχνος πτήσης απογείωσης.
Σημείωση 2: Η αναφερόμενη τιμή RVR/ ορατότητας που είναι αντιπροσωπευτική του αρχικού τμήματος της διαδρομής απογειώσεως μπορεί να αντικατασταθεί από την εκτίμηση του χειριστή.

(iii) Όταν δεν διατίθεται αναφερόμενη RVR ή ορατότητα, ο κυβερνήτης δεν πρέπει να αρχίσει απογείωση εκτός εάν μπορεί να προσδιορίσει ότι οι πραγματικές συνθήκες πληρούν τα ισχύοντα ελάχιστα απογείωσης.

(4) Εξαιρέσεις από την υποπαράγραφο (α)(3)(i) ανωτέρω:

(i) Υπό την όρο της έγκρισης της Αρχής, και με την προϋπόθεση ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις των κατωτέρω παραγράφων (Α) έως (Ε), ο αερομεταφορέας μπορεί να μειώσει τα ελάχιστα απογείωσης στα 125 μ. RVR (αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ) ή 150 μ. RVR (αεροπλάνα κατηγορίας Δ) όταν:

(Α) Είναι σε ισχύ διαδικασίες χαμηλής ορατότητας,

(Β) Λειτουργούν τα φώτα υψηλής έντασης της κεντρικής γραμμής του διαδρόμου ανά διαστήματα 15 μ. ή λιγότερο και τα φώτα υψηλής έντασης των άκρων του διαδρόμου ανά διαστήματα 60 μ. ή λιγότερο,

(Γ) Τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης έχουν ολοκληρώσει ικανοποιητικά την εκπαίδευση σε εξομοιωτή πτήσης,

(Δ) Διατίθεται οπτικός τομέας 90 μ. από το θάλαμο διακυβέρνησης στην αρχή της διαδρομής απογείωσης, και

(Ε) Η απαιτούμενη τιμή της RVR έχει επιτευχθεί για όλα τα σχετικά σημεία αναφοράς RVR.

(ii) Υπό τον όρο της έγκρισης της Αρχής, ο αερομεταφορέας αεροπλάνου που χρησιμοποιεί εγκεκριμένο σύστημα πλευρικής καθοδήγησης για απογείωση μπορεί να μειώσει τα ελάχιστα απογείωσης σε RVR μικρότερη από 125 μ. (αεροπλάνα κατηγορίας Α, Β και Γ) ή 150 μ. (αεροπλάνα κατηγορίας Δ) αλλά όχι χαμηλότερα από 75 μ. με την προϋπόθεση ότι διαθέτει προστασία διαδρό-

μου και ευκολίες ισοδύναμα με τις πτητικές λειτουργίες προσγείωσης Κατηγορίας ΙΙΙ.

(β) Προσέγγιση μη ακριβείας

(1) Ελάχιστα συστήματος

(i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα ελάχιστα συστήματος για διαδικασίες προσέγγισης μη ακριβείας, οι οποίες βασίζονται στη χρησιμοποίηση ILS χωρίς ίχνος κατολίσθησης (μόνο LLZ), VOR, NDB, SRA και VDF δεν είναι χαμηλότερα από τις τιμές MDH που δίνονται στον Πίνακα 3 παρακάτω.

Πίνακας 3 – Ελάχιστα συστήματος για βοηθήματα προσέγγισης μη ακριβείας

Ελάχιστα συστήματος	
Ευκολία	Χαμηλότερο MDH
ILS (Χωρίς ίχνος κατολίσθησης – LLZ)	250 πόδια
SRA (τερματίζουσα στο ½ ν.μ.)	250 πόδια
SRA (τερματίζουσα στο 1 ν.μ.)	300 πόδια
SRA (τερματίζουσα στο 2 ν.μ.)	350 πόδια
VOR	300 πόδια
VOR/DME	250 πόδια
NDB	300 πόδια
VDF (QDM & QGH)	300 πόδια

(2) Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου για προσέγγιση μη ακριβείας δεν είναι χαμηλότερο είτε από:

(i) Το OCH/OCL για την κατηγορία του αεροπλάνου, είτε

(ii) Τα ελάχιστα συστήματος.

(3) Οπτική αναφορά. Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το MDA/MDH εκτός εάν τουλάχιστον μια από τις ακόλουθες οπτικές αναφορές για τον προτιθέμενο διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από το χειριστή:

(i) Στοιχεία του συστήματος φωτισμού προσέγγισης,

(ii) Το κατώφλι

(iii) Οι σημάνσεις κατωφλίου,

(iv) Τα φώτα κατωφλίου,

(v) Τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου,

(vi) Ο ενδείκτης οπτικού ίχνους καθόδου,

(vii) Η ζώνη επαφής τροχών ή οι σημάνσεις της ζώνης επαφής τροχών,

(viii) Τα φώτα της ζώνης επαφής τροχών,

(ix) Τα φώτα των άκρων του διαδρόμου, ή

(x) Άλλες οπτικές αναφορές αποδεκτές από την Αρχή.

(4) Απαιτούμενη RVR. Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για προσεγγίσεις μη ακριβείας είναι:

Πίνακας 4α – RVR για προσέγγιση μη ακριβείας – πλήρεις ευκολίες

Ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας Πλήρεις ευκολίες (Σημειώσεις (1), (5), (6) και (7))				
MDH	RVR/Κατηγορία αεροπλάνου			
	Α	Β	Γ	Δ
250–299 πόδια	800 μ.	800 μ.	800 μ.	1.200 μ.
300–449 πόδια	900 μ.	1.000 μ.	1.000 μ.	1.400 μ.
450–649 πόδια	1.000 μ.	1.200 μ.	1.200 μ.	1.600 μ.
650 πόδια και άνω	1.200 μ.	1.400 μ.	1.400 μ.	1.800 μ.

Πίνακας 4β – RVR για προσέγγιση μη ακριβείας – ενδιάμεσες ευκολίες

Ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας Ενδιάμεσες ευκολίες (Σημειώσεις (2), (5), (6) και (7))				
MDH	RVR/Κατηγορία αεροπλάνου			
	Α	Β	Γ	Δ
250–299 πόδια	1.000 μ.	1.100 μ.	1.200 μ.	1.400 μ.
300–449 πόδια	1.200 μ.	1.300 μ.	1.400 μ.	1.600 μ.
450–649 πόδια	1.400 μ.	1.500 μ.	1.600 μ.	1.800 μ.
650 πόδια και άνω	1.500 μ.	1.500 μ.	1.800 μ.	2.000 μ

Πίνακας 4γ – RVR για προσέγγιση μη ακριβείας – βασικές ευκολίες

Ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας Βασικές ευκολίες (Σημειώσεις (3), (5), (6) και (7))				
MDH	RVR/Κατηγορία αεροπλάνου			
	Α	Β	Γ	Δ
250–299 πόδια	1.200 μ.	1.300 μ.	1.400 μ.	1.600 μ.
300–449 πόδια	1.300 μ.	1.400 μ.	1.600 μ.	1.800 μ.
450–649 πόδια	1.500 μ.	1.500 μ.	1.800 μ.	2.000 μ.
650 πόδια και άνω	1.500 μ.	1.500 μ.	2.000 μ.	2.000 μ.

Πίνακας 4δ – RVR για προσέγγιση μη ακριβείας – χωρίς ευκολίες φώτων προσέγγισης

Ελάχιστα προσέγγισης μη ακριβείας Χωρίς ευκολίες φώτων προσέγγισης (Σημειώσεις (4), (5), (6) και (7))				
MDH	RVR/Κατηγορία αεροπλάνου			
	Α	Β	Γ	Δ
250–299 πόδια	1.500 μ.	1.500 μ.	1.600 μ.	1.800 μ.
300–449 πόδια	1.500 μ.	1.500 μ.	1.600 μ.	2.000 μ.
450–649 πόδια	1.500 μ.	1.500 μ.	2.000 μ.	2.000 μ.
650 πόδια και άνω	1.500 μ.	1.500 μ.	2.000 μ.	2.000 μ.

(5) Νυχτερινές πτητικές λειτουργίες. Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες πρέπει να είναι αναμμένα τουλάχιστον τα φώτα άκρων διαδρόμου, κατωφλίου και τέλους διαδρόμου.

(γ) Προσέγγιση ακριβείας – Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας Ι

(1) Γενικά. Η πτητική λειτουργία κατηγορίας Ι είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας που χρησιμοποιεί ILS, MLS ή PAR με αποφασιστικό σχετικό ύψος όχι χαμηλότερα από 200 πόδια και με ορατή απόσταση διαδρόμου όχι μικρότερη από 550 μ.

(2) Αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH). Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί για προσέγγιση ακριβείας κατηγορίας Ι δεν είναι χαμηλότερο από:

(i) Το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου εάν αναφέρεται,

(ii) Το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη οπτική αναφορά,

(iii) Το OCH/OCL για την κατηγορία του αεροπλάνου, ή

(iv) 200 πόδια.

(3) Οπτική αναφορά. Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος της κατηγορίας Ι, που προσδιορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (γ)(2) ανωτέρω, εκτός εάν τουλάχιστον μια από τις ακόλουθες οπτικές αναφορές για τον προτιθέμενο διάδρομο είναι ευδιάκριτη και αναγνωρίσιμη από το χειριστή:

(i) Στοιχεία του συστήματος φωτισμού προσέγγισης,

(ii) Το κατώφλι

(iii) Οι σημάνσεις κατωφλίου,

(iv) Τα φώτα κατωφλίου,

(v) Τα φώτα αναγνώρισης κατωφλίου,

(vi) Ο ενδείκτης οπτικού ίχνους καθόδου,

(vii) Η ζώνη επαφής τροχών ή οι σημάνσεις της ζώνης επαφής τροχών,

(viii) Τα φώτα της ζώνης επαφής τροχών, ή

(ix) Τα φώτα των άκρων του διαδρόμου.

(4) Απαιτούμενη RVR. Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας Ι είναι:

Πίνακας 5 – RVR για προσέγγιση κατηγορίας Ι σε σχέση με ευκολίες και DH

Ελάχιστα κατηγορίας Ι				
Αποφασιστικό ύψος (Σημείωση 7)	Ευκολίες/RVR (Σημείωση 5)			
	Πλήρεις (Σημειώσεις 1 & 6)	Ενδ/σες (Σημειώσεις 2 & 6)	Βασικές (Σημειώσεις 3 & 6)	Τίποτα (Σημειώσεις 4 & 6)
200 πόδια	550 μ.	700 μ.	800 μ.	1.000 μ.
201–250 πόδια	600 μ.	700 μ.	800 μ.	1.000 μ.
251–300 πόδια	650 μ.	800 μ.	900 μ.	1.200 μ.
301 πόδια και άνω	800 μ.	900 μ.	1.000 μ.	1.200 μ.

Σημείωση 1: Οι πλήρεις ευκολίες περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, 720 μ. ή περισσότερο από φώτα προσέγγισης HI/MI, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 2: Οι ενδιάμεσες ευκολίες περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, 420–719 μ. ή περισσότερο από φώτα προσέγγισης HI/MI, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 3: Οι βασικές ευκολίες περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, <420 μ. ή περισσότερο από φώτα προσέγγισης HI/MI, οποιοδήποτε μήκος από φώτα προσέγγισης LI, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου. Τα φώτα πρέπει να είναι αναμμένα.

Σημείωση 4: Οι ευκολίες χωρίς φώτα προσέγγισης περιλαμβάνουν σημάνσεις διαδρόμου, φώτα άκρων διαδρόμου, φώτα κατωφλίου και φώτα τέλους διαδρόμου ή καθόλου φώτα.

Σημείωση 5: Οι ανωτέρω αριθμοί είναι είτε η αναφερόμενη RVR είτε η μετεωρολογική ορατότητα που μετατρέπεται σε RVR όπως στην παράγραφο (η).

Σημείωση 6: Οι πίνακας ισχύει μόνο για συμβατικές προσεγγίσεις με γωνία κλίσης καθόδου έως και 4º περιλαμβανομένου.

Σημείωση 7: Το DH που αναφέρεται στον Πίνακα 5 αφορά στον αρχικό υπολογισμό του DH. Όταν επιλέγεται η συσχετιζόμενη RVR, δεν είναι ανάγκη να λαμβάνεται υπόψη της στρογγυλοποίησης στην πλησιέστερη δεκάδα ποδών, η οποία μπορεί να γίνεται για επιχειρησιακούς σκοπούς, π.χ. μετατροπή σε DA.

(5) Πτητικές λειτουργίες με ένα μόνο χειριστή. Για πτητικές λειτουργίες με ένα μόνο χειριστή, ο αερομεταφορέας πρέπει να υπολογίζει την ελάχιστη RVR για όλες τις προσεγγίσεις σύμφωνα με το JAR-OPS 1.430 και το παρόν Προσάρτημα. RVR μικρότερη από 800 μ. δεν επιτρέπεται, εκτός εάν χρησιμοποιείται κατάλληλος αυτόματος πιλότος συνδεδεμένος σε ILS ή MLS, περίπτωση για την οποία ισχύουν τα κανονικά ελάχιστα. Το αποφασιστικό σχετικό ύψος που εφαρμόζεται δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 1.25 x ελάχιστο ύψος χρήσης του αυτόματου πιλότου.

(6) Νυχτερινές πτητικές λειτουργίες. Για νυχτερινές πτητικές λειτουργίες πρέπει να είναι αναμμένα τουλάχιστον τα φώτα άκρων διαδρόμου, κατωφλίου και τέλους διαδρόμου.

(δ) Προσέγγιση ακριβείας - Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙ

(1) Γενικά. Η πτητική λειτουργία κατηγορίας ΙΙ είναι ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας που χρησιμοποιεί ILS, MLS με:

(i) Αποφασιστικό σχετικό ύψος χαμηλότερα από 200 πόδια αλλά όχι χαμηλότερα από 100 πόδια, και

(ii) Ορατή απόσταση διαδρόμου όχι μικρότερη από 300 μ.

(2) Αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH). Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό ύψος για πτητική λειτουργία κατηγορίας ΙΙ δεν είναι χαμηλότερο από:

(i) Το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου εάν αναφέρεται,

(ii) Το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη οπτική αναφορά,

(iii) Το OCH/OCL για την κατηγορία του αεροπλάνου,

(iv) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος στο οποίο το πλήρωμα διακυβέρνησης είναι εξουσιοδοτημένο να επιχειρεί, ή

(v) 100 πόδια.

(3) Οπτική αναφορά. Ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος της κατηγορίας ΙΙ, που προσδιορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (δ)(2) ανωτέρω, εκτός εάν η οπτική αναφορά, που περιέχει τμήμα 3 τουλάχιστον διαδοχικών φώτων που είναι η κεντρική γραμμή των φώτων προσεγγίσεως, ή τα φώτα της ζώνης επαφής τροχών, ή τα φώτα της κεντρικής γραμμής του διαδρόμου, ή τα φώτα των άκρων του διαδρόμου, ή συνδυασμό αυτών, επιτυγχάνεται και μπορεί να διατηρηθεί. Αυτή η οπτική αναφορά πρέπει να περιλαμβάνει πλευρικό στοιχείο της μορφής του εδάφους, δηλ. οριζόντια σειρά φωτισμού προσέγγισης ή το κατώφλι προσγείωσης ή μια γραμμή φωτισμού της ζώνης επαφής τροχών.

(4) Απαιτούμενη RVR. Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙ είναι:

Πίνακας 6 - RVR για προσέγγιση κατηγορίας ΙΙ σε σχέση με το DH

Ελάχιστα κατηγορίας ΙΙ		
Αποφασιστικό ύψος	Αυτόματος εμπλεγμένος κάτω από το DH (Σημείωση 1)	
	RVR/Κατηγορία αεροπλάνου Α, Β & Γ	RVR/Κατηγορία αεροπλάνου Δ
100-120 πόδια	300 μ.	300 μ. (Σημείωση 2)/350 μ.
121-140 πόδια	400 μ.	400 μ.
141 πόδια και άνω	450 μ.	450 μ.

Σημείωση 1: Η αναφορά σε "εμπλεγμένο αυτόματο κάτω από το DH" σε αυτόν τον πίνακα σημαίνει συνεχή χρήση του συστήματος αυτομάτου ελέγχου πτήσης μέχρι σχετικό ύψος το οποίο δεν είναι μεγαλύτερο από το 80% του ισχύοντος DH. Συνεπώς, οι απαιτήσεις πτητικής ικανότητας μπορεί, μέσω του ελάχιστου σχετικού ύψους εμπλοκής για το σύστημα αυτομάτου ελέγχου πτήσης, να επηρεάσουν το DH που πρέπει να ισχύει.

Σημείωση 2: Τα 300 μ. μπορεί να χρησιμοποιηθούν για αεροπλάνο κατηγορίας Δ που πραγματοποιεί αυτόματη προσγείωση.

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.430 παράγραφοι (δ) και (ε).)

(ε) Προσέγγιση ακριβείας - Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙΙ

(1) Γενικά. Οι πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙΙ υποδιαιρούνται ως εξής:

(i) Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙΙ Α. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας που χρησιμοποιεί ILS, MLS με:

(Α) Αποφασιστικό σχετικό ύψος χαμηλότερα από 100, και

(Β) Ορατή απόσταση διαδρόμου όχι μικρότερη από 200 μ.

(ii) Πτητικές λειτουργίες κατηγορίας ΙΙΙ Β. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας που χρησιμοποιεί ILS, MLS με:

(Α) Αποφασιστικό σχετικό ύψος χαμηλότερα από 50, ή χωρίς αποφασιστικό ύψος, και

(Β) Ορατή απόσταση διαδρόμου μικρότερη από 200 μ. αλλά όχι μικρότερη από 75 μ.

Σημείωση: Όπου το αποφασιστικό ύψος (DH) και η ορατή απόσταση διαδρόμου (RVR) δεν εμπίπτουν στην ίδια κατηγορία, η RVR θα καθορίσει σε ποια κατηγορία θα πρέπει να θεωρηθεί η πτητική λειτουργία.

(2) Αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH). Για πτητικές λειτουργίες στις οποίες χρησιμοποιείται αποφασιστικό σχετικό ύψος, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφα-

λίζει ότι το αποφασιστικό σχετικό δεν είναι μικρότερο από:

(i) Το ελάχιστο αποφασιστικό σχετικό ύψος που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, εάν αναφέρεται,

(ii) Το ελάχιστο σχετικό ύψος στο οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί το βοήθημα προσέγγισης ακριβείας χωρίς την απαιτούμενη οπτική αναφορά,

(iii) Το αποφασιστικό σχετικό ύψος στο οποίο το πλήρωμα διακυβέρνησης είναι εξουσιοδοτημένο να επιχειρεί.

(3) Πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος. Πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος μπορούν να εκτελούνται μόνον εάν:

(i) Η πτητική λειτουργία χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος επιτρέπεται από το AFM,

(ii) Το βοήθημα προσέγγισης και οι ευκολίες του αεροδρομίου μπορούν να υποστηρίξουν πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και

(iii) Ο αερομεταφορέας έχει έγκριση για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος.

Σημείωση: Στην περίπτωση διαδρόμου κατηγορίας III, μπορεί να θεωρηθεί ότι πτητικές λειτουργίες χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος μπορούν να υποστηριχθούν εκτός εάν ειδικώς περιορίζονται όπως δημοσιεύεται στο AIP ή σε NOTAM.

(4) Οπτική αναφορά.

(i) Για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIA, και για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIA με συστήματα ελέγχου πτήσεως όπου το εφεδρικό δεν αναλαμβάνει άμεσα σε περίπτωση βλάβης, ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος που προσδιορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (ε)(2) ανωτέρω, εκτός εάν η οπτική αναφορά, που περιέχει τμήμα 3 τουλάχιστον διαδοχικών φώτων που είναι η κεντρική γραμμή των φώτων προσεγγίσεως, ή τα φώτα της ζώνης επαφής τροχών, ή τα φώτα της κεντρικής γραμμής του διαδρόμου, ή τα φώτα των άκρων του διαδρόμου, ή συνδυασμό αυτών, επιτυγχάνεται και μπορεί να διατηρηθεί.

(ii) Για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας IIIB με αυτόματα εφεδρικά συστήματα ελέγχου πτήσεως που χρησιμοποιούν αποφασιστικό σχετικό ύψος, ο χειριστής μπορεί να μην συνεχίσει προσέγγιση κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος, που προσδιορίζεται σύμφωνα με την υποπαράγραφο (ε)(2) ανωτέρω, εκτός εάν η οπτική αναφορά που περιέχει τουλάχιστον ένα φως της κεντρικής γραμμής επιτυγχάνεται και μπορεί να διατηρηθεί.

(iii) Για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος δεν υπάρχει απαίτηση για οπτική επαφή με το διάδρομο πριν από την επαφή των τροχών.

(5) Απαιτούμενη RVR. Τα κατώτερα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III είναι:

Πίνακας 7 - RVR για προσέγγιση κατηγορίας III σε σχέση με το DH και τον έλεγχο τροχοδρόμησης/ συστημάτων καθοδήγησης (Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.430 παράγραφος (ε)(5))

Ελάχιστα κατηγορίας III			
Κατηγορία προσέγγισης	Αποφασιστικό σχετικό ύψος (πόδια) (Σημείωση 3)	Έλεγχος τροχοδρόμησης/ Συστήματα καθοδήγησης	RVR
IIIA	Λιγότερο από 100 πόδια	Δεν απαιτείται	200 μ. (Σημείωση 1)
IIIB	Λιγότερο από 100 πόδια	Παθητική λειτουργία υπό αστοχία	150 μ. (Σημειώσεις 1 & 2)
IIIB	Λιγότερο από 50 πόδια	Παθητική λειτουργία υπό αστοχία	125 μ.
IIIB	Λιγότερο από 50 πόδια ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος	Λειτουργεί υπό αστοχία	75 μ.

Σημείωση 1: Για πτητικές λειτουργίες με παθητική λειτουργία υπό αστοχία βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JR-OPS 1.430, παράγραφος (ε)(5). Το πλήρωμα ενεργεί σε περίπτωση βλάβης του αυτόματου πιλότου στο ή κάτω από το αποφασιστικό σχετικό ύψος σε πτητικές λειτουργίες κατηγορίας III με παθητική λειτουργία σε αστοχία.

Σημείωση 2: Για αεροπλάνα πιστοποιημένα σύμφωνα με το JAR-AWO 312(β)(3) ή ισοδύναμο.

Σημείωση 3: Ο πλεονασμός του συστήματος ελέγχου πτήσεως προσδιορίζεται σύμφωνα με το JAR-AWO από το ελάχιστο πιστοποιημένο αποφασιστικό σχετικό ύψος.

(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.430 παράγραφοι (δ) και (ε).)

(στ) Κυκλική προσέγγιση

(1) Τα κατώτατα ελάχιστα που πρέπει να χρησιμοποιούνται από αερομεταφορέα για κυκλική προσέγγιση είναι:

Πίνακας 8 - Ορατότητα και MDH για κυκλική προσέγγιση σε σχέση με την κατηγορία του αεροπλάνου

Κατηγορία αεροπλάνου				
	Α	Β	Γ	Δ
MDH	400 πόδια	500 πόδια	600 πόδια	700 πόδια
Ελάχιστη μετεωρολογική ορατότητα	1.500 μ.	1.600 μ.	2.400 μ.	3.600 μ.

(2) Η κυκλική προσέγγιση με καθορισμένα ίχνη είναι αποδεκτή διαδικασία στα πλαίσια της παρούσας παραγράφου. (Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.430(στ)).

(ζ) Προσέγγιση όψεως. Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να χρησιμοποιεί RVR μικρότερη από 800 μ. για προσέγγιση όψεως.

(η) Μετατροπή αναφερόμενης μετεωρολογικής ορατότητας σε RVR

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η μετατροπή της μετεωρολογικής ορατότητας σε RVR δεν χρησιμοποιείται για υπολογισμό των ελαχίστων απογείωσης, των ελαχίστων κατηγορίας II ή III ή όταν είναι διαθέσιμη αναφερόμενη RVR.

Σημείωση: Εάν αναφερθεί ότι η RVR είναι πάνω από την μέγιστη τιμή που εκτιμάται από τον λειτουργούντα το αεροδρόμιο, π.χ. "RVRπερισσότερο από 1.500 μ.", δεν θεωρείται ως αναφερθείσα RVR με την έννοια του παρόντος και μπορεί να χρησιμοποιηθεί ο πίνακας μετατροπής.

(2) Κατά τη μετατροπή μετεωρολογικής ορατότητας σε RVR σε όλες τις άλλες περιπτώσεις εκτός εκείνων της υποπαραγράφου (η)(1) ανωτέρω, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι χρησιμοποιείται ο ακόλουθος πίνακας.

Πίνακας 9 - Μετατροπή ορατότητας σε RVR

Στοιχεία φωτισμού σε λειτουργία	RVR = Αναφερόμενη Μετ. Ορατότητα x	
	Ημέρα	Νύχτα
HI φωτισμός προσέγγισης και διαδρόμου	1,5	2,0
Κάθε είδος εγκατάστασης φωτισμού εκτός των ανωτέρω	1,0	1,5
Χωρίς φωτισμό	1,0	Δεν ισχύει

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.465
Ελάχιστες ορατότητες για πτητικές λειτουργίες VFR

Κατηγορία εναέριου χώρου	Α, Β, Γ, Δ, Ε (Σημείωση 1)	ΣΤ, Ζ	
		Πάνω από 900 μ. (3.000 πόδια) AMSL ή πάνω από 300 μ. άνωθεν εδάφους, οποιοδήποτε είναι υψηλότερο	Στα και κάτω των 900 μ. (3.000 πόδια) AMSL ή 300 μ. άνωθεν εδάφους, οποιοδήποτε είναι υψηλότερο
Απόσταση από νέφη	1.500 μ. οριζοντίως 300 μ. (1.000 πόδια) κατακόρυφα		Εκτός νεφών και εν όψει εδάφους
Ορατότητα πτήσης	8 χλμ., στα και άνω των 3.050 μ. (10.000 ποδών) AMSL (Σημείωση 2) 5 χλμ., κάτω των 3.050 μ. (10.000 πόδια) AMSL		5 χλμ. (Σημείωση 3)

Σημείωση 1: Τα ελάχιστα όρια VMC για εναέριο χώρο κατηγορίας Α περιλαμβάνονται για καθοδήγηση και δεν συνεπάγονται την αποδοχή πτήσεων VFR σε εναέριο χώρο κατηγορίας Α.

Σημείωση 2: Όταν το σχετικό ύψος του μεταβατικού απόλυτου ύψους είναι μικρότερο από 3.050 μ. (10.000 πόδια) AMSL, πρέπει να χρησιμοποιείται το FL 100 αντί για 10.000 πόδια.

Σημείωση 3: Αεροπλάνα κατηγορίας Α και Β μπορεί να επιχειρούν σε ορατότητες πτήσης από τα 3.000 μ, με την προϋπόθεση πως η αρμόδια Αρχή ATS επιτρέπει χρησιμοποίηση ορατότητας πτήσης κάτω των 5 χλμ., και οι συνθήκες είναι τέτοιες που η πιθανότητα συναντήσεων με άλλη κυκλοφορία είναι μικρή και η IAS είναι 140 κόμβοι ή λιγότερο.

JAR-OPS 1.475
Γενικά

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η μάζα του αεροπλάνου:

(1) στην αρχή της απογείωσης

ή σε περίπτωση επανασχεδιασμού εν πτήσει

(2) στο σημείο από το οποίο ξεκινά η εφαρμογή του αναθεωρημένου επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης,

δεν είναι μεγαλύτερη από τη μάζα στην οποία είναι εφικτή η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου Τμήματος αναφορικά με την πτήση που πρόκειται να εκτελεστεί, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες μειώσεις μάζας καθώς εξελίσσεται η πτήση, και την απόρριψη των καυσίμων που προβλέπεται στη συγκεκριμένη απαίτηση.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα εγκεκριμένα δεδομένα επιδόσεων τα οποία περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, χρησιμοποιούνται προκειμένου να προσδιοριστεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου Τμήματος, που συμπληρώνεται, όπως απαιτείται, με άλλα δεδομένα αποδεκτά από την Αρχή, όπως καθορίζεται στο αντίστοιχο Τμήμα. Σε περίπτωση εφαρμογής των συντελεστών που καθορίζονται στο αντίστοιχο Τμήμα, μπορούν να ληφθούν υπόψιν οι επιχειρησιακοί συντελεστές που έχουν ήδη περιληφθεί στα δεδομένα επιδόσεων του εγχειριδίου πτήσης του αεροπλάνου, ώστε να αποφευχθεί η διπλή εφαρμογή των συντελεστών. (Βλέπε AMC OPS 1.475(β) και IEM OPS 1.475(β)).

(γ) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του αντίστοιχου Τμήματος, πρέπει να λαμβάνεται

δεόντως υπόψη η διαμόρφωση του αεροπλάνου, οι περιβαλλοντολογικές συνθήκες και η λειτουργία συστημάτων που έχουν δυσμενή επίδραση στις επιδόσεις.

(δ) Για σκοπούς επιδόσεων, ο υγρός διάδρομος, με εξαίρεση το διαδρόμο από χορτοτάπητα, μπορεί να θεωρείται ως στεγνός.

(ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ακρίβεια του πίνακα κατά την εκτίμηση της συμμόρφωσης προς τις απαιτήσεις απογείωσης του σχετικού Τμήματος.

JAR-OPS 1.525
Γενικά

(α) Δεν επιτρέπεται χωρίς άδεια από την αρχή, η εκμετάλλευση μονοκινητήριου αεροπλάνου από τον αερομεταφορέα:

(1) τη νύχτα, ή

(2) σε μετεωρολογικές συνθήκες που επιβάλλουν τη χρήση οργάνων πτήσης (IMC), εκτός εάν εκτελείται ειδική πτήση με κανόνες εξ όψεως (SVFR).

Σημείωση: Οι περιορισμοί στην πτητική λειτουργία μονοκινητήριων αεροπλάνων καλύπτονται από το JAR-OPS 1.240(α)(6).

(β) Ο αερομεταφορέας μεταχειρίζεται αεροπλάνα με δύο κινητήρες, τα οποία δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις ανόδου του παραρτήματος 1 του JAR-OPS 1.525(β) ως μονοκινητήρια αεροπλάνα.

JAR-OPS 1.570
Αποφυγή εμποδίων κατά την απογείωση

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το ίχνος πτήσεως απογείωσης με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας αποφεύγει όλα τα εμπόδια με κατακόρυφη απόσταση τουλάχιστον 50 ποδών συν 0,01 x D, ή με οριζόντια απόσταση τουλάχιστον 90 μ. συν 0,125 x D, όπου D είναι η οριζόντια απόσταση που έχει διανύσει το αεροπλάνο από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης. Για αεροπλάνα με εκπέτασμα πτερύγων λιγότερο από 60 μ. μπορεί να χρησιμοποιείται οριζόντια απόσταση αποφυγής εμποδίων ίση με το ήμισυ του εκπετάσματος των πτερύγων συν 60 μ., συν 0,125 x D.

(β) Το ίχνος πτήσεως απογείωσης πρέπει να αρχίζει σε ύψος 50 ποδών πάνω από την επιφάνεια στο τέλος της απόστασης απογείωσης που απαιτείται από το JAR-OPS 1.565(β) ή (γ) κατά περίπτωση, και να τελειώνει σε ύψος 1.500 ποδών πάνω από την επιφάνεια.

(γ) Όταν επιδεικνύει συμμόρφωση με την ανωτέρω υποπαράγραφο (α), ο αερομεταφορέας πρέπει να λαμβάνει υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Τη μάζα του αεροπλάνου κατά την έναρξη της διαδρομής απογείωσης,

(2) Το απόλυτο βαρομετρικό ύψος στο αεροδρόμιο

(3) Τη θερμοκρασία περιβάλλοντος στο αεροδρόμιο, και

(4) Όχι περισσότερο του 50% της αναφερθείσας συνιστώσας αντίθετου ανέμου ή όχι λιγότερο του 150% της αναφερθείσας συνιστώσας ούριου ανέμου.

(δ) Όταν επιδεικνύεται συμμόρφωση με την ανωτέρω υποπαράγραφο (α), δεν πρέπει να επιτρέπονται αλλαγές ίχνους μέχρι εκείνου του σημείου του ίχνους πτήσεως απογείωσης όπου έχει επιτευχθεί ύψος 50 ποδών πάνω από την επιφάνεια. Από το σημείο αυτό και μέχρι το ύψος των 400 ποδών θεωρείται ότι η κλίση του αεροπλάνου δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 15º. Πάνω από το ύψος των 400 ποδών μπορεί να σχεδιαστούν γωνίες κλίσης μεγαλύτερες των 15º, αλλά όχι μεγαλύτερες των 25º. Πρέπει να υπολογίζεται επαρκής ανοχή για την επίδραση της γωνίας κλίσης στις επιχειρησιακές ταχύτητες και το ίχνος πτήσης που περιλαμβάνει τις αυξήσεις της απόστασης που προκύπτουν από αυξημένες επιχειρησιακές ταχύτητες. (Βλέπε AMC OPS 1.570(δ).)

(ε) Όταν επιδεικνύει συμμόρφωση με την ανωτέρω υποπαράγραφο (α), για τις περιπτώσεις εκείνες που δεν απαιτούν αλλαγές ίχνους περισσότερο από 15º, ο αερομεταφορέας δεν είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη εκείνα τα εμπόδια που έχουν πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:

(1) 300 μ., εάν ο χειριστής είναι ικανός να διατηρήσει την απαιτούμενη ναυτιλιακή ακρίβεια μέσω της περιοχής συνυπολογισμού των εμποδίων (Βλέπε AMC OPS 1.570(ε)(1) και (στ)(1)), ή

(2) 600 μ., για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

(στ) Όταν επιδεικνύει συμμόρφωση με την ανωτέρω υποπαράγραφο (α), για τις περιπτώσεις εκείνες που απαιτούν αλλαγές ίχνους περισσότερο από 15º, ο αερομεταφορέας δεν είναι απαραίτητο να λαμβάνει υπόψη εκείνα τα εμπόδια που έχουν πλευρική απόσταση μεγαλύτερη από:

(1) 600 μ., εάν ο χειριστής είναι ικανός να διατηρήσει την απαιτούμενη ναυτιλιακή ακρίβεια μέσω της περιοχής συνυπολογισμού των εμποδίων (Βλέπε AMC OPS 1.570(ε)(1) και (στ)(1)), ή

(2) 900 μ., για πτήσεις υπό οποιεσδήποτε άλλες συνθήκες.

(ζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες εκτάκτων καταστάσεων προκειμένου να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις του JAR-OPS 1.570 και να εξασφαλίσει ασφαλή διαδρομή, αποφεύγοντας τα εμπόδια, ώστε να δώσει τη δυνατότητα στο αεροπλάνο είτε να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις κατά τη διαδρομή του JAR-OPS 1.580, είτε να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο αναχώρησης ή σε αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης.

JAR-OPS 1.630
Γενική εισαγωγή
(Βλέπε IEM OPS 1.630)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι δεν γίνεται έναρξη πτήσης, εκτός εάν τα όργανα και ο εξοπλισμός που απαιτούνται με βάση το παρόν Τμήμα είναι:

(1) Εγκεκριμένα, εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (γ), και έχουν εγκατασταθεί σύμφωνα με τις ισχύουσες σχετικές απαιτήσεις, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων προτύπων επιδόσεων και των επιχειρησιακών απαιτήσεων και απαιτήσεων πτητικής ικανότητας, και

(2) Σε λειτουργική κατάσταση για το είδος της πτητικής λειτουργίας που διεξάγεται, με την επιφύλαξη των όσων ορίζονται στον MEL (αναφέρεται στο JAR-OPS 1.030).

(β) Τα ελάχιστα πρότυπα επιδόσεων των οργάνων και του εξοπλισμού είναι εκείνα που καθορίζονται στο Joint Technical Standard Orders - JTSO όπως παρατίθενται στα JAR-TSO, εκτός εάν καθορίζονται διαφορετικά πρότυπα επιδόσεων στους επιχειρησιακούς κώδικες ή τους

κώδικες πτητικής ικανότητας. Όργανα και εξοπλισμός τα οποία, κατά την ημερομηνία εφαρμογής του JAR-OPS, συμμορφώνονται με προδιαγραφές σχεδιασμού και επιδόσεων διαφορετικές από εκείνες των JTSO, μπορούν να παραμείνουν σε χρήση ή να εγκατασταθούν, εκτός εάν καθορίζονται πρόσθετες απαιτήσεις στο παρόν Τμήμα. Τα όργανα και ο εξοπλισμός που έχουν ήδη εγκριθεί δεν απαιτείται να συμμορφώνονται με αναθεωρημένο JTSO ή αναθεωρημένη προδιαγραφή η οποία είναι διαφορετική εκείνης των JTSO, παρά μόνον εάν καθορίζεται ως απαίτηση με αναδρομική ισχύ.

(γ) Για τα ακόλουθα είδη δεν πρέπει να απαιτείται έγκριση εξοπλισμού:

(1) Ηλεκτρικές ασφάλειες που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.635,

(2) Ηλεκτρικοί φανοί που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.640(α)(4),

(3) Ένα ρολόι ακριβείας, το οποίο αναφέρεται στο JAR-OPS 1.650(β) και 1.652(β),

(4) Υποδοχή χάρτη, η οποία αναφέρεται στο JAR-OPS 1.652(ιδ).

(5) Κυτία πρώτων βοηθειών, τα οποία αναφέρονται στο JAR-OPS 1.745,

(6) Κυτίο ιατρικής βοήθειας ειδών έκτακτης ανάγκης, το οποίο αναφέρεται στο JAR-OPS 1.755,

(7) Μεγάφωνα, τα οποία αναφέρονται στο JAR-OPS 1.810,

(8) Εξοπλισμός σημάτων διάσωσης και πυροτεχνικών σημάτων, που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.835(α) και (γ), και

(9) Άγκυρες θαλάσσης και εξοπλισμός πρόσδεσης, αγκυροβόλησης ή ελιγμών υδροπλάνων και αμφίβιων στο νερό, που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.840.

(10) Μηχανισμοί συγκράτησης παιδιών που αναφέρονται στο JAR-OPS 1.730(α)(3).

(δ) Εάν ο εξοπλισμός πρόκειται να χρησιμοποιηθεί από ένα μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης που είναι στη θέση του κατά τη διάρκεια της πτήσης, ο χειρισμός του πρέπει να είναι ευχερής από τη θέση αυτή. Όταν περισσότερα από ένα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να χειρίζονται μονάδα εξοπλισμού, η μονάδα αυτή πρέπει να είναι εγκατεστημένη έτσι ώστε να είναι εύκολη η λειτουργία της από κάθε θέση από την οποία απαιτείται ο χειρισμός της.

(ε) Τα όργανα που χρησιμοποιούνται από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης είναι τοποθετημένα με τέτοιο τρόπο ώστε να επιτρέπουν στο μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης να βλέπει με ευκολία τις ενδείξεις από τη θέση του, με την ελάχιστη δυνατή απόκλιση από τη θέση και την οπτική γραμμή που κανονικά έχει, όταν κοιτά προς τα εμπρός, κατά μήκος του ίχνους πτήσης. Όταν απαιτείται η λειτουργία ενός μόνο οργάνου σε αεροπλάνο, του οποίου η πτητική λειτουργία εκτελείται από περισσότερα του ενός μέλη πληρώματος διακυβέρνησης, αυτό πρέπει να τοποθετείται έτσι ώστε να είναι ορατό από κάθε ενδεδειγμένη θέση του πληρώματος διακυβέρνησης.

JAR-OPS 1.660
Σύστημα προειδοποίησης ύψους

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται στροβιλοελικοφόρο αεροπλάνο με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης που υπερβαίνει τα 5.700 kg ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση καθισμάτων για περισσότερους από 9 επιβάτες ή αεροπλάνου με στροβιλοκινητήρες αντίδρασης, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα προειδοποίησης ύψους, ικανό να:

(1) Προειδοποιεί το πλήρωμα διακυβέρνησης για την προσέγγιση προεπιλεγμένου ύψους, και

(2) Προειδοποιεί το πλήρωμα διακυβέρνησης με τουλάχιστον ένα ακουστικό σήμα, για την παρέκκλιση από το προεπιλεγμένο ύψος,

εκτός της περίπτωσης αεροπλάνων με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5.700 kg ή λιγότερο που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση καθισμάτων για περισσότερους από 9 επιβάτες και για τα οποία έχει εκδοθεί για πρώτη φορά ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας πριν από την 1η Απριλίου 1972 από κράτος μέλος της JAA, και είναι ήδη νηολογημένα σε ένα Κράτος μέλος της JAA πριν από την 1η Απριλίου 1995.

JAR-OPS 1.665
Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους και σύστημα προειδοποίησης γειτνίασης εδάφους

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται στροβιλοκίνητο αεροπλάνο, που έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5.700 kg ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση καθισμάτων για περισσότερους από 9 επιβάτες, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους.

(β) Το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους πρέπει αυτόματα να παρέχει έγκαιρα και με σαφήνεια, μέσω ακουστικών σημάτων, τα οποία μπορούν να συμπληρωθούν με οπτικά σήματα, προς το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης, το βαθμό βύθισης, την προσέγγιση του εδάφους, την απώλεια ύψους μετά την απογείωση ή την επανακύκλωση, τη λανθασμένη διαμόρφωση προσγείωσης και την απόκλιση από το σωστό ίχνος καθόδου.

(γ) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται στροβιλοκίνητο αεροπλάνο το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 15.000 kg ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση καθισμάτων για περισσότερους από 30 επιβάτες, την και μετά την:

(1) 1η Οκτωβρίου 2001 για αεροπλάνα των οποίων το πιστοποιητικό πτητικής εκδόθηκε για πρώτη φορά την ημερομηνία αυτή ή μεταγενέστερα, ή

(2) 1η Ιανουαρίου 2005 για αεροπλάνα των οποίων το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά προ της 1ης Οκτωβρίου 2001,

εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους το οποίο περιέχει λειτουργία συστήματος προειδοποίησης γειτνίασης εδάφους (TAWS).

(δ) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται στροβιλοκίνητο αεροπλάνο, το οποίο έχει μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μεγαλύτερη από 5.700 kg, αλλά όχι μεγαλύτερη από 15.000 kg, ή έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση καθισμάτων για περισσότερους από 9 επιβάτες, αλλά όχι περισσότερους από 30, την και μετά την:

(1) 1η Ιανουαρίου 2003 για αεροπλάνα των οποίων το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2003, ή

(2) 1η Ιανουαρίου 2007 για αεροπλάνα των οποίων το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά προ της 1ης Ιανουαρίου 2003,

εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους το οποίο περιέχει λειτουργία συστήματος προειδοποίησης γειτνίασης εδάφους (TAWS).

(ε) Το σύστημα προειδοποίησης γειτνίασης εδάφους πρέπει να παρέχει αυτόματα στο πλήρωμα διακυβέρνησης, μέσω οπτικών και ακουστικών σημάτων και οθόνης προειδοποίησης γειτνίασης εδάφους, με ικανό χρόνο προειδοποίησης, ώστε να προλαμβάνονται γεγονότα ελεγχόμενης πτήσης προς το έδαφος και να παρέχεται η δυνατότητα εμπρόσθιας εποπτείας και ασφαλές ύψος από την επιφάνεια του εδάφους.

JAR-OPS 1.730
Καθίσματα, ζώνες ασφαλείας, ιμάντες πρόσδεσης και μηχανισμοί συγκράτησης για παιδιά

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται αεροπλάνο, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με:

(1) Ένα κάθισμα ή μια θέση-κρεβάτι για κάθε άτομο ηλικίας δύο ετών και άνω,

(2) Μια ζώνη ασφαλείας με ή χωρίς διαγώνιο ιμάντα ώμου, ή ένα ιμάντα πρόσδεσης για χρήση σε κάθε κάθισμα επιβάτη, για κάθε επιβάτη δύο ετών και άνω,

(3) Ένα μηχανισμό συγκράτησης παιδιών, αποδεκτό από την Αρχή, για κάθε νήπιο (βλέπε ACJ OPS 1.730(α)(3)),

(4) Εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (β) κατωτέρω, μια ζώνη ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου για κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης και για κάθε κάθισμα δίπλα στο κάθισμα χειριστή, που έχει ενσωματωμένο μηχανισμό που συγκρατεί αυτόματα τον κορμό του καθήμενου σε περίπτωση απότομης επιβράδυνσης,

(5) Εκτός της περίπτωσης που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (β) κατωτέρω, μια ζώνη ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου για κάθε κάθισμα μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών και για κάθε κάθισμα παρατηρητή. Ωστόσο, αυτή η απαίτηση δεν αποκλείει τη χρήση των καθισμάτων επιβατών από τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που μεταφέρονται καθ' υπέρβασιν του συνολικού αριθμού του απαιτούμενου πληρώματος θαλάμου επιβατών, και

(6) Καθίσματα για τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που βρίσκονται κοντά στις απαιτούμενες θύρες εξόδου κινδύνου στο επίπεδο του δαπέδου, με την εξαίρεση ότι είναι αποδεκτές άλλες θέσεις τοποθέτησης, εάν η εκκένωση έκτακτης ανάγκης των επιβατών μπορεί να διευκολύνεται σε περίπτωση που τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών κάθονται αλλού. Οι θέσεις αυτές πρέπει να βλέπουν προς τα εμπρός ή προς τα πίσω, εντός γωνίας 15^0 σε σχέση με τον διαμήκη άξονα του αεροπλάνου.

(β) Όλες οι ζώνες ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου πρέπει να αποσυνδέονται από ένα μόνο σημείο.

(γ) Στη θέση μιας ζώνης ασφαλείας με ιμάντα πρόσδεσης ώμου μπορεί να επιτραπεί, αν δεν είναι πρακτικώς δυνατή η τοποθέτησή της, μια ζώνη ασφαλείας με διαγώνιο ιμάντα ώμου για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης μικρότερη από 5.700 kg ή μια ζώνη ασφαλείας για αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης που δεν υπερβαίνει το 2.730 kg.

JAR-OPS 1.815
Φωτισμός έκτακτης ανάγκης

(α) Απαγορεύεται η πτητική λειτουργία, από αερομεταφορέα, αεροπλάνου που μεταφέρει επιβάτες, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση καθισμάτων για περισσότερους από 9 επιβάτες, εάν δεν είναι εφοδιασμένο με σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης, το οποίο έχει ανεξάρτητη πηγή τροφοδοσίας για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του αεροπλάνου. Το σύστημα φωτισμού έκτακτης ανάγκης πρέπει να περιλαμβάνει:

(1) Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση καθισμάτων για περισσότερους από 19 επιβάτες:

(i) Πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών,

(ii) Εσωτερικό φωτισμό στο επίπεδο δαπέδου για τις περιοχές εξόδων κινδύνου,

(iii) Φωτισμένες σημάνσεις και σήματα εντοπισμού των εξόδων κινδύνου, και

(iv) Για αεροπλάνα για τα οποία η αίτηση για πιστοποιητικό τύπου ή για ισοδύναμο έγγραφο υποβλήθηκε σε Κράτος μέλος του JAA προ της 1ης Μαΐου 1972, και όταν αυτά εκτελούν νυχτερινή πτήση, εξωτερικό φωτισμό έκτακτης ανάγκης σε όλες τις εξόδους πάνω από τις πτέρυγες και στις εξόδους όπου απαιτούνται υποβοηθητικά μέσα για την κάθοδο.

(v) Για αεροπλάνα για τα οποία η αίτηση για πιστοποιητικό τύπου ή για ισοδύναμο έγγραφο υποβλήθηκε σε Κράτος μέλος του JAA την ή μετά την 1η Μαΐου 1972, και όταν αυτά εκτελούν νυχτερινή πτήση, εξωτερικό φωτισμό έκτακτης ανάγκης σε όλες τις εξόδους κινδύνου επιβατών,.

(vi) Για αεροπλάνα για τα οποία το πιστοποιητικό τύπου εκδόθηκε για πρώτη φορά σε Κράτος μέλος του JAA την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1958, σύστημα σήμανσης οδού διαφυγής σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, πλησίον του δαπέδου στο θάλαμο(ους) επιβατών.

(2) Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση καθισμάτων για 19 ή λιγότερους επιβάτες και έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το JAR-23 ή JAR-25:

(i) Πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών,

(ii) Εσωτερικό φωτισμό στις περιοχές εξόδων κινδύνου, και

(iii) Φωτισμένες σημάνσεις και σήματα εντοπισμού των εξόδων κινδύνου.

(3) Για αεροπλάνα που έχουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση καθισμάτων για 19 ή λιγότερους επιβάτες και δεν έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το JAR-23 ή JAR-25, πηγές γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών.

(β) Μετά την 1η Απριλίου 1998, ο αερομεταφορέας δεν πρέπει, κατά τη νύκτα, να εκμεταλλεύεται αεροπλάνο που μεταφέρει επιβάτες, το οποίο έχει μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση καθισμάτων για 9 ή λιγότερους επιβάτες, εάν δεν είναι εφοδιασμένο με μια πηγή γενικού φωτισμού θαλάμου επιβατών, για τη διευκόλυνση της εκκένωσης του αεροπλάνου. Το σύστημα μπορεί να χρησιμοποιεί φώτα θόλου ή άλλες πηγές φωτισμού που βρίσκονται ήδη στο αεροπλάνο και τα οποία μπορούν να παραμείνουν σε λειτουργία, μετά τη διακοπή της λειτουργίας του συσσωρευτή του αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.820
Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης
(Βλέπε ACJ OPS 1.820)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται αεροπλάνο, για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2002, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT), ο οποίος έχει τη δυνατότητα να εκπέμπει στις συχνότητες 121,5 MHz και 406 MHz.

(β) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται αεροπλάνο την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2002 για το οποίο εκδόθηκε για πρώτη φορά Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας προ της 1ης Ιανουαρίου 2002, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με οιουδήποτε τύπου πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT), που να έχει τη δυνατότητα να εκπέμπει στις συχνότητες 121,5 MHz και 406 MHz, εκτός από τα αεροπλάνα τα οποία έχουν εφοδιαστεί την ή μετά την 1η Απριλίου 2000 με αυτόματο πομπό εντοπισμού έκτακτης ανάγκης, ο οποίος εκπέμπει μόνο στη συχνότητα 121,5 MHz και όχι στη συχνότητα 406 MHz, τα οποία μπορούν να συνεχίσουν να ίπτανται μέχρι την 31η Δεκεμβρίου 2004.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλοι οι πομποί εντοπισμού έκτακτης ανάγκης που έχουν τη δυνατότητα να εκπέμπουν στη συχνότητα 406 MHz πρέπει να κωδικοποιούνται σύμφωνα με το Annex 10 του ICAO και να δηλώνονται στην κρατική υπηρεσία που είναι υπεύθυνη για την ενεργοποίηση επιχειρήσεων έρευνας και διάσωσης ή άλλη εξουσιοδοτημένη υπηρεσία.

JAR-OPS 1.830
Σωσίβιες λέμβοι και ELT επιβίωσης για παρατεταμένες πτήσεις πάνω από νερό

(α) Σε πτήσεις πάνω από νερό, ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται αεροπλάνο σε απόσταση μακριά από ξηρά, που είναι κατάλληλη για προσγείωση ανάγκης, μεγαλύτερη από αυτήν που αντιστοιχεί σε:

(1) 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης ή 400 ν.μ., οποιαδήποτε είναι μικρότερη, για αεροπλάνα ικανά να συνεχίσουν την πτήση προς αεροδρόμιο, με την κρίσιμη μονάδα(ες) ισχύος να τίθεται εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο κατά μήκος της διαδρομής ή των προγραμματισμένων παρεκκλίσεων, ή

(2) 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης ή 100 ν.μ., οποιαδήποτε είναι μικρότερη, για όλα τα άλλα αεροπλάνα,

εκτός εάν μεταφέρεται ο εξοπλισμός που καθορίζεται στις υποπαραγράφους (β) και (γ) κατωτέρω.

(β) Επαρκείς σωσίβιες λέμβοι για τη μεταφορά όλων των ατόμων που βρίσκονται στο αεροπλάνο. Εκτός της περίπτωσης που παρέχονται επιπλέον λέμβοι επαρκούς χωρητικότητας, η πλευστότητα και η χωρητικότητα σε θέσεις λέμβων, πέραν της επιτρεπόμενης χωρητικότητας, πρέπει να καλύπτουν όλους τους επιβαίνοντες στο αεροπλάνο και στην περίπτωση απώλειας μιας λέμβου με τη μεγαλύτερη χωρητικότητα σε θέσεις. Οι σωσίβιες λέμβοι πρέπει να είναι εφοδιασμένες με:

(1) Ένα φως εντοπισμού επιζώντος, και

(2) Σωσίβιο εξοπλισμό, που περιλαμβάνει μέσα διατήρησης της ζωής, αναλόγως της πτήσης που πρόκειται να διεξαχθεί (βλέπε AMC OPS 1.830(β)(2)), και

(γ) Τουλάχιστον δύο πομπούς εντοπισμού έκτακτης ανάγκης επιβίωσης (ELT (S)), ικανούς να εκπέμπουν στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο Παράρτημα 10, Τόμος V, Κεφάλαιο 2 του ICAO (βλέπε ACJ OPS 1.820).

JAR-OPS 1.835
Εξοπλισμός επιβίωσης
(Βλέπε IEM OPS 1.835)

Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται αεροπλάνο σε περιοχές όπου η έρευνα και διάσωση θα ήταν εξαιρετικά δυσχερείς, εκτός εάν είναι εφοδιασμένο με τα ακόλουθα:

(α) Εξοπλισμό σημάτων για εκτέλεση πυροτεχνικών σημάτων κινδύνου που καθορίζονται στο Παράρτημα 2 του ICAO,

(β) Τουλάχιστον ένα ELT (S) ικανό να εκπέμπει στις συχνότητες κινδύνου που καθορίζονται στο Παράρτημα 10, Τόμος V, Κεφάλαιο 2 του ICAO (βλέπε ACJ OPS 1.820), και

(γ) Πρόσθετο εξοπλισμό επιβίωσης για τη διαδρομή πτήσεως, λαμβάνοντας υπόψη τον αριθμό των ατόμων επί του αεροπλάνου (βλέπε AMC OPS 1.830(γ)), με την εξαίρεση ότι ο εξοπλισμός που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (γ) δεν είναι απαραίτητο να φέρεται όταν το αεροπλάνο είτε:

(1) Παραμένει εντός μιας απόστασης από περιοχή όπου η έρευνα και διάσωση δεν είναι εξαιρετικά δυσχερής και η οποία αντιστοιχεί σε:

(i) 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας για αεροπλάνα που μπορούν να συνεχίσουν την πτήση προς ένα αεροδρόμιο με την κρίσιμη μονάδα(ες) ισχύος να τίθεται εκτός λειτουργίας σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής ή των προγραμματισμένων παρεκκλίσεων, ή

(ii) 30 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης για όλα τα άλλα αεροπλάνα.

είτε,

(2) Για αεροπλάνα που έχουν πιστοποιηθεί σύμφωνα με το JAR-25 ή αντίστοιχο, σε απόσταση που δεν είναι μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε 90 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης από μια περιοχή που είναι κατάλληλη για να γίνει προσγείωση έκτακτης ανάγκης.

JAR-OPS 1.865
Εξοπλισμός επικοινωνιών και ναυτιλίας για πτητικές λειτουργίες υπό IFR, ή υπό VFR σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν διεξάγεται με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους
(Βλέπε AMC OPS 1.865)

(α) Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται αεροπλάνο υπό IFR, ή υπό VFR σε διαδρομές όπου η ναυτιλία δεν μπορεί να διεξαχθεί με αναφορά σε ορατά σημεία του εδάφους, εκτός εάν το αεροπλάνο φέρει εξοπλισμό ραδιοασυρμάτου (επικοινωνία και ερωτο-αποκριτής SSR) και ναυτιλίας σύμφωνα με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας της περιοχής(ών) επιχειρησιακής λειτουργίας.

(β) Εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ραδιοασυρμάτου περιλαμβάνει όχι λιγότερα από:

(1) Δύο ανεξάρτητα συστήματα ραδιοεπικοινωνίας τα οποία είναι απαραίτητα, κάτω από κανονικές λειτουργικές συνθήκες, για την επικοινωνία με τον κατάλληλο

επίγειο σταθμό από οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής, συμπεριλαμβανομένων των εκτροπών, και

(2) Συσκευή ερωτο-αποκριτή SSR κατάλληλη για τη διαδρομή της πτήσης.

(γ) Εξοπλισμός ναυτιλίας. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός ναυτιλίας

(1) Περιλαμβάνει τουλάχιστον:

(i) Ένα σύστημα λήψης VOR, ένα σύστημα ADF, ένα DME εκτός του ότι η εγκατάσταση συστήματος ADF δεν είναι απαραίτητη υπό την προϋπόθεση ότι η χρήση του ADF δεν απαιτείται σε καμιά φάση της σχεδιαζόμενης πτήσης (βλέπε ACJ OPS 1.865(γ)(1)(i)),

(ii) Ένα ILS ή MLS όταν απαιτείται ILS ή MLS για σκοπούς ναυτιλίας προσέγγισης,

(iii) Ένα ραδιοσημαντήρα (Marker Beacon), όταν ο ραδιοσημαντήρας απαιτείται για σκοπούς ναυτιλίας προσέγγισης,

(iv) Ένα σύστημα ναυτιλίας περιοχής (Area Navigation System), όταν για τη διαδρομή της πτήσης απαιτείται ναυτιλία περιοχής,

(v) Πρόσθετο σύστημα DME για οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, όπου η ναυτιλία βασίζεται μόνο σε σήματα DME,

(vi) Πρόσθετο σύστημα λήψης VOR για κάθε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, όπου η ναυτιλία βασίζεται μόνο σε σήματα VOR,

(vii) Πρόσθετο σύστημα ADF για οποιαδήποτε διαδρομή, ή τμήμα αυτής, όπου η ναυτιλία βασίζεται μόνο σε σήματα NDB, ή

(2) Συμμορφώνεται με τον τύπο της απαιτούμενης επίδοσης αεροναυτιλίας (RNP) για πτητική λειτουργία στο συγκεκριμένο εναέριο χώρο. (Βλέπε επίσης ACJ OPS 1.243).

(δ) Ο αερομεταφορέας μπορεί να εκμεταλλεύεται αεροπλάνο το οποίο δεν φέρει ADF ή τον εξοπλισμό ναυτιλίας που καθορίζεται στην υποπαράγραφο(ους) (γ)(1)(vi) ή/και (γ)(1)(vii) ανωτέρω, με την προϋπόθεση ότι φέρει εναλλακτικό εξοπλισμό ο οποίος έχει εγκριθεί από την Αρχή, για τη συγκεκριμένη διαδρομή της πτήσης. Η αξιοπιστία και η ακρίβεια του εναλλακτικού εξοπλισμού πρέπει να επιτρέπει ασφαλή ναυτιλία για την προτιθέμενη διαδρομή.

(ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο εξοπλισμός επικοινωνίας VHF, το ίχνος ευθυγράμμισης ILS και οι δέκτες VOR, που είναι εγκατεστημένοι σε αεροπλάνα που πρόκειται να επιχειρήσουν υπό IFR, είναι του τύπου που έχει εγκριθεί ως συμμορφούμενος με τα πρότυπα επιδόσεων για ατρωσία δεκτών FM (FM immunity) (Βλέπε ACJ OPS 1.865(ε)) .

JAR-OPS 1.910
Πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου
του αερομεταφορέα

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η συντήρηση του αεροπλάνου γίνεται σύμφωνα με το πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα. Το πρόγραμμα πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομερή στοιχεία, συμπεριλαμβανομένης της συχνότητας, εκτέλεσης όλης της απαιτούμενης συντήρησης. Το πρόγραμμα απαιτείται να περιλαμβάνει πρόγραμμα αξιοπιστίας όταν η Αρχή καθορίσει ότι τέτοιου είδους πρόγραμμα αξιοπιστίας είναι απαραίτητο. (Βλέπε AMC OPS 1.910(α)).

(β) Το εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα πρέπει να υποβάλλεται σε περιοδικές επισκοπήσεις και, εάν απαιτείται, να αναθεωρείται. Οι επισκοπήσεις εξασφαλίζουν ότι το πρόγραμμα διατηρεί την εγκυρότητά του, υπό το πρίσμα της επιχειρησιακής εμπειρίας, ενώ λαμβάνει υπόψη νέες ή/και τροποποιημένες οδηγίες συντήρησης που εκδίδει ο κάτοχος του Πιστοποιητικού Τύπου. (Βλέπε AMC OPS 1.910(β)).

(γ) Το εγκεκριμένο πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα πρέπει να αντικατοπτρίζει τις σχετικές υποχρεωτικές δεσμευτικές προϋποθέσεις, που αναφέρονται στα έγγραφα που εκδίδει ο κάτοχος του Πιστοποιητικού Τύπου, ώστε να συμμορφώνεται με το JAR-21.61. (Βλέπε AMC OPS 1.910(γ).)

(δ) Το πρόγραμμα συντήρησης αεροπλάνου του αερομεταφορέα και οποιαδήποτε μεταγενέστερη τροποποίηση πρέπει να είναι εγκεκριμένα από την Αρχή. (Βλέπε AMC OPS 1.910(δ)).

JAR-OPS 1.940
Σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης
(Βλέπε τα Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-OPS 1.940)

(α) Ο αερομεταφορέαςπρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Η σύνθεση και ο αριθμός των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης σε καθορισμένες θέσεις πληρώματος είναι αμφότερα σύμφωνα με το Εγχειρίδιο Πτήσης του Αεροπλάνου (AFM) και όχι μικρότεροι από τις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται σε αυτό,

(2) Το πλήρωμα διακυβέρνησης περιλαμβάνει και πρόσθετα μέλη, εφόσον απαιτείται από τον τύπο της πτητικής λειτουργίας και δεν είναι μικρότερο του αριθμού που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(3) Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης κατέχουν κατάλληλο και σε ισχύ πτυχίο, που είναι αποδεκτό από την Αρχή, και διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα και τις ικανότητες, προκειμένου να φέρνουν σε πέρας τα καθήκοντα που τους ανατίθενται,

(4) Έχουν καθιερωθεί διαδικασίες, οι οποίες είναι αποδεκτές από την Αρχή, προκειμένου να αποφεύγεται η ταυτόχρονη παρουσία στο αεροπλάνο άπειρων μελών πληρώματος διακυβέρνησης (βλέπε AMC OPS 1.940(α)(4)),

(5) Ένας χειριστής μεταξύ των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης, ο οποίος έχει προσόντα κυβερνήτη σύμφωνα με τις απαιτήσεις που διέπουν τα πτυχία πληρώματος διακυβέρνησης, ορίζεται ως Κυβερνήτης, ο οποίος μπορεί να αναθέτει τη διεξαγωγή της πτήσης σε άλλο χειριστή με κατάλληλα προσόντα, και

(6) Εφόσον από το AFM απαιτείται χειριστής πίνακα συστημάτων, στο πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης περιλαμβάνεται ένα μέλος το οποίο διαθέτει πτυχίο ιπτάμενου μηχανικού ή έχει τα κατάλληλα προσόντα μέλους πληρώματος διακυβέρνησης, και το οποίο είναι αποδεκτό από την Αρχή,

(7) Όταν προσλαμβάνει μέλη πληρώματος διακυβέρνησης τα οποία είναι αυτοαπασχολούμενοι ή/και εργάζονται ως εξωτερικοί συνεργάτες ή ως εργαζόμενοι μερικής απασχόλησης, πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Τμήματος ΙΔ. Στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στον συνολικό αριθμό των τύπων ή των παραλλαγών αεροπλάνου στους οποίους

μπορεί να εκτελεί τα καθήκοντά του ένα μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης, για σκοπούς δημόσιων αερομεταφορών, ο οποίος δεν πρέπει να υπερβαίνει τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα JAR-OPS 1.980 και JAR-OPS 1.981, συμπεριλαμβανομένων των περιπτώσεων απασχόλησής του από άλλον αερομεταφορέα. Τα μέλη πληρώματος τα οποία εκτελούν καθήκοντα Κυβερνήτη σε αερομεταφορέα, πρέπει να ολοκληρώσουν την αρχική εκπαίδευση του αερομεταφορέα σε ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM) πριν αρχίσουν πτήσεις γραμμής χωρίς επιτήρηση. Ωστόσο, για τα μέλη πληρώματος τα οποία εκτελούν καθήκοντα Κυβερνήτη σε αερομεταφορέα, μετά την 1η Απριλίου 2002, η αρχική εκπαίδευση CRM, πρέπει να συμπληρωθεί πριν αρχίσουν πτήσεις γραμμής χωρίς επιτήρηση, εκτός εάν το μέλος πληρώματος έχει κατά το παρελθόν συμπληρώσει αρχική εκπαίδευση CRM αερομεταφορέα.

(β) Ελάχιστο πλήρωμα διακυβέρνησης για πτητικές λειτουργίες IFR ή κατά τη νύχτα. Για πτητικές λειτουργίες IFR ή κατά τη νύχτα, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Για όλα τα αεροπλάνα με ελικοστροβιλοκινητήρες που διαθέτουν μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση καθισμάτων για περισσότερους από 9 επιβάτες, καθώς και για όλα τα αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες, το ελάχιστο πλήρωμα διακυβέρνησης είναι 2 χειριστές, ή

(2) Αεροπλάνα εκτός από εκείνα που καλύπτονται από την υποπαράγραφο (β)(1) ανωτέρω, και χειρίζονται από έναν μόνο χειριστή υπό την προϋπόθεση ότι ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του Προσαρτήματος 2 στο JAR-OPS 1.940. Εάν δεν ικανοποιούνται οι απαιτήσεις του Προσαρτήματος 2, το ελάχιστο πλήρωμα διακυβέρνησης θα είναι 2 χειριστές.

JAR-OPS 1.945
Μεταβατική εκπαίδευση και έλεγχος
(Βλέπε Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.945)
(Βλέπε AMC OPS 1.945)
(Βλέπε IEM OPS 1.945)
(Βλέπε AMC OPS 1.943/ 1.945(α)(9)/ 1.955(β)(6)/ 1.965(ε))
(Βλέπε IEM OPS 1.943/ 1.945(α)(9)/ 1.955(β)(6)/ 1.965(ε))
(Βλέπε JAR-FCL 1.261(γ)(2))
(Βλέπε AMC FCL 1.261(γ)(2))

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ολοκληρώνει μια σειρά μαθημάτων επί ικανότητας τύπου τα οποία πληρούν τις απαιτήσεις που ισχύουν για την έκδοση πτυχίων πληρώματος διακυβέρνησης όταν γίνεται αλλαγή από ένα τύπο αεροπλάνου προς άλλον τύπο ή κατηγορία για την οποία απαιτείται νέα ικανότητα τύπου ή κατηγορίας,.

(2) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ολοκληρώνει σειρά μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης του αερομεταφορέα, πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής χωρίς επιτήρηση:

(i) Σε περίπτωση αλλαγής προς αεροπλάνο για το οποίο απαιτείται νέα ικανότητα τύπου ή κατηγορίας, ή

(ii) Σε περίπτωση αλλαγής αερομεταφορέα,

(3) Η μεταβατική εκπαίδευση διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, βάσει αναλυτικού προγράμματος σειράς μαθημάτων το οποίο εμπεριέχεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το προσωπικό που ενσωματώνει τα στοιχεία του CRM στη μεταβατική εκπαίδευση είναι κατάλληλα εξουσιοδοτημένο,

(4) Η συνολική εκπαίδευση που απαιτείται από τη μεταβατική σειρά μαθημάτων του αερομεταφορέα, καθορίζεται μετά από προσεκτική εξέταση της προηγούμενης εκπαίδευσης του μέλους του πληρώματος διακυβέρνησης, όπως έχει καταγραφεί στα αρχεία εκπαίδευσής του που καθορίζονται στο JAR-OPS 1.985,

(5) Τα ελάχιστα πρότυπα καταλληλότητας και πείρας, που απαιτούνται για τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πριν από την έναρξη μεταβατικής εκπαίδευσης, καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(6) Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης υποβάλλεται στους ελέγχους που απαιτούνται από το JAR-OPS 1.965(β), καθώς και στην εκπαίδευση και τους ελέγχους που απαιτούνται από το JAR-OPS 1.965(δ), πριν από την έναρξη εκτέλεσης πτήσεων γραμμής με επιτήρηση,

(7) Με την ολοκλήρωση των πτήσεων γραμμής με επιτήρηση, διενεργείται ο έλεγχος που απαιτείται από το JAR-OPS 1.965(γ),

(8) Από την έναρξη του προγράμματος μεταβατικής εκπαίδευσης, το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης δεν αναλαμβάνει πτητικά καθήκοντα σε άλλο τύπο ή κατηγορία, μέχρις ότου συμπληρωθεί η εκπαίδευση, και

(9) Στοιχεία της εκπαίδευσης CRM ενσωματώνονται στη μεταβατική σειρά μαθημάτων. (Βλέπε AMC OPS 1.943/1.945(α)(9)/1.955(β)(6)/1.965(ε) & IEM OPS 1.943/1.945(α)(9) /1.955(β)(6)/1.965(ε) και AMC OPS 1.945(α)(9) και IEM OPS 1.945(α)(9)).

(β) Στην περίπτωση αλλαγής τύπου ή κατηγορίας αεροπλάνου, ο έλεγχος που απαιτείται από το 1.965(β) μπορεί να συνδυαστεί με τον έλεγχο δεξιοτήτων για ικανότητα τύπου ή κατηγορίας, σύμφωνα με τις απαιτήσεις που ισχύουν για την έκδοση πτυχίων πληρώματος διακυβέρνησης.

(γ) Η μεταβατική σειρά μαθημάτων του αερομεταφορέα και η σειρά μαθημάτων ικανότητας τύπου ή κατηγορίας, που απαιτούνται για την έκδοση πτυχίων πληρώματος διακυβέρνησης, μπορεί να συνδυαστούν.

(δ) Χειριστής ο οποίος ακολουθεί σειρά μαθημάτων ZFTT, πρέπει να:

(1) Αρχίζει πτήσεις γραμμής με επιτήρηση το συντομότερο δυνατόν εντός 21 ημερών μετά την ολοκλήρωση του ελέγχου δεξιότητας.

Εάν οι πτήσεις γραμμής με επιτήρηση δεν έχουν αρχίσει εντός των 21 ημερών, ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει κατάλληλη εκπαίδευση αποδεκτή από την Αρχή.

(2) Συμπληρώσει τις έξι απογειώσεις και προσγειώσεις που απαιτούνται στο Προσάρτημα 1 του JAR-FCL 1.261(γ)(2) σε εξομοιωτή πτήσης, εγκεκριμένο σύμφωνα με το JAR-STD και εγκεκριμένο για χρήση από την Αρχή, όχι αργότερα από 21 ημέρες μετά από την ολοκλήρωση του ελέγχου δεξιότητας.

Αυτή η εκπαίδευση στον εξομοιωτή πρέπει να εκτελείται από ένα TRI(A) που καταλαμβάνει θέση χειριστή.

Όταν συνιστάται από Μικτή Επιτροπή Επιχειρησιακής Αξιολόγησης (JOEB) και εγκρίνεται από την Αρχή, ο αριθμός των απογειώσεων και προσγειώσεων μπορεί να ελαττωθεί.

Εάν αυτές οι απογειώσεις και προσγειώσεις δεν έχουν εκτελεσθεί εντός 21 ημερών, ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει εκπαίδευση επιμόρφωσης αποδεκτή από την Αρχή.

(3) Εκτελέσει τις πρώτες τέσσερις απογειώσεις και προσγειώσεις των πτήσεων γραμμής με επιτήρηση σε αεροπλάνο υπό την επιτήρηση ενός TRI(A) που καταλαμβάνει θέση χειριστή.

Όταν συνιστάται από Μικτή Επιτροπή Επιχειρησιακής Αξιολόγησης (JOEB) και εγκρίνεται από την Αρχή, ο αριθμός των απογειώσεων και προσγειώσεων μπορεί να ελαττωθεί.

JAR-OPS 1.960
Κυβερνήτες κάτοχοι πτυχίου επαγγελματία χειριστή

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Κάτοχος πτυχίου επαγγελματία χειριστή (CPL) δεν ασκεί καθήκοντα κυβερνήτη αεροπλάνου το οποίο έχει πιστοποιηθεί στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου για πτητικές λειτουργίες με ένα μόνο χειριστή, εκτός εάν:

(i) Όταν διεξάγονται πτητικές λειτουργίες μεταφοράς επιβατών υπό κανόνες πτήσεως εξ όψεως (VFR) εκτός ακτίνας 50 ν.μ. από αεροδρόμιο αναχώρησης, ο χειριστής έχει ελάχιστο αριθμό 500 ωρών συνολικού χρόνου πτήσης σε αεροπλάνα ή διαθέτει ικανότητα πτήσης δι' οργάνων σε ισχύ, ή

(ii) Όταν χειρίζεται πολυκινητήριο τύπο υπό κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR), ο χειριστής έχει ελάχιστο αριθμό 700 ωρών συνολικού χρόνου πτήσης σε αεροπλάνα, οι οποίες περιλαμβάνουν 400 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη (σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που διέπουν τα πτυχία πληρώματος διακυβέρνησης), εκ των οποίων οι 100 έχουν εκτελεσθεί IFR και περιλαμβάνουν 40 ώρες πτητικής λειτουργίας σε πολυκινητήρια. Οι 400 ώρες με την ιδιότητα του κυβερνήτη μπορούν να αντικατασταθούν από τις ώρες χειρισμού με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη, δεδομένου ότι δύο ώρες πτήσης με την ιδιότητα του συγκυβερνήτη ισοδυναμούν με μια ώρα με την ιδιότητα του κυβερνήτη, υπό την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ώρες πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο καθιερωμένου συστήματος πληρώματος πολλαπλών χειριστών που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.

(2) Επιπροσθέτως της υποπαραγράφου (α)(1)(ii) ανωτέρω, όταν εκτελείται πτητική λειτουργία υπό IFR με ένα μόνο χειριστή, ικανοποιούνται οι απαιτήσεις που καθορίζονται στο Προσάρτημα 2 του JAR-OPS 1.940, και

(3) Σε πτητικές λειτουργίες πολλαπλών χειριστών, επιπροσθέτως της υποπαραγράφου (α)(1) ανωτέρω και πριν ο χειριστής αναλάβει καθήκοντα κυβερνήτη, έχει ολοκληρωθεί ο κύκλος μαθημάτων κυβερνήτη που καθορίζεται στο JAR-OPS 1.955(α)(2).

JAR-OPS 1.965
Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος
(Βλέπε Προσαρτήματα 1 & 2 στο JAR-OPS 1.965)
(Βλέπε AMC OPS 1.965)
(Βλέπε AMC OPS 1.943/ 1.945(α)(9)/ 1.955(β)(6)/ 1.965(ε))
(Βλέπε IEM OPS 1.943/ 1.945(α)(9)/ 1.955(β)(6)/ 1.965(ε))
(Βλέπε IEM OPS 1.965)

(α) Γενικά. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υφίσταται περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχο και ότι όλη αυτή η εκπαίδευση και έλεγχος είναι σχετική με τον τύπο ή την παραλλαγή αεροπλάνου στο οποίο το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης ασκεί καθήκοντα,

(2) Το πρόγραμμα περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης και ελέγχου καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης και εγκρίνεται από την Αρχή.

(3) Η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:

(i) Εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης - από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα,

(ii) Εκπαίδευση σε αεροπλάνο/ εκπαιδευτική συσκευή συνθετικής πτήσης (STD) - από εκπαιδευτή ικανότητας τύπου (TRI), εκπαιδευτή ικανότητας κατηγορίας (CRI) ή στην περίπτωση της μορφής STD, εκπαιδευτή συνθετικής πτήσης (SFI), με την προϋπόθεση ότι ο TRI, CRI ή SFI ικανοποιεί τις απαιτήσεις πείρας και γνώσεων του αερομεταφορέα που είναι επαρκείς για εκπαίδευση επί των αντικειμένων που καθορίζονται στις παραγράφους (α)(1)(i)(A) και (B) του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.965,

(iii) Εκπαίδευση εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας - από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα,

(iv) Ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM):

(A) Ενσωμάτωση των στοιχείων του CRM σε όλες τις φάσεις της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης - από όλο το προσωπικό που διεξάγει περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό που διεξάγει περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα για να ενσωματώσει στοιχεία του CRM σε αυτή την εκπαίδευση,

(B) Βαθμιαία εκπαίδευση CRM - από έναν τουλάχιστον εκπαιδευτή CRM αποδεκτό από την Αρχή (βλέπε AMC OPS 1.943/ 1.945(α)(9)/ 1.955(β)(6)/ 1.965(ε)) ο οποίος μπορεί να βοηθείται από ειδικούς για την παρουσίαση συγκεκριμένων γνωστικών πεδίων.

(4) Ο περιοδικός επαναληπτικός έλεγχος διεξάγεται από το ακόλουθο προσωπικό:

(i) Έλεγχος ικανότητας αερομεταφορέα - από εξεταστή ικανότητας τύπου (TRE), εξεταστή ικανότητας κατηγορίας (CRE) ή, εάν ο έλεγχος διεξαχθεί σε εκπαιδευτική συσκευή συνθετικής πτήσεως (STD) από TRE, CRE ή εξεταστή συνθετικής πτήσης (SFE), που είναι εκπαιδευμένος στις έννοιες του CRM και στην εκτίμηση των δεξιοτήτων CRM,

(ii) Έλεγχοι γραμμής - από κυβερνήτες με κατάλληλα προσόντα που διορίζονται από τον αερομεταφορέα και είναι αποδεκτοί από την Αρχή,

(iii) Έλεγχος εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας - από προσωπικό που διαθέτει τα κατάλληλα προσόντα.

(β) Έλεγχος ικανότητας αερομεταφορέα

(1) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(i) Κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υφίσταται ελέγχους ικανότητας αερομεταφορέα για να επιδείξει τις ικανότητές του στην εκτέλεση κανονικών, μη κανονικών διαδικασιών και διαδικασιών έκτακτης ανάγκης, και

(ii) Ο έλεγχος διεξάγεται χωρίς εξωτερική οπτική αναφορά όταν το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης θα απαιτηθεί να επιχειρήσει υπό IFR.

(iii) Κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υφίσταται ελέγχους ικανότητας αερομεταφορέα ως μέρος κανονικής σύνθεσης πληρώματος διακυβέρνησης.

(2) Η περίοδος ισχύος του ελέγχου ικανότητας αερομεταφορέα πρέπει να είναι 6 ημερολογιακοί μήνες επιπλέον του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εάν εκδόθηκε εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας αερομεταφορέα, η περίοδος ισχύος πρέπει να παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης έως 6 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας αερομεταφορέα.

(γ) Έλεγχος γραμμής. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υφίσταται έλεγχο γραμμής στο αεροπλάνο για να επιδείξει τις ικανότητές του στην εκτέλεση κανονικών πτητικών λειτουργιών γραμμής που περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου γραμμής πρέπει να είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, επιπλέον του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εάν εκδόθηκε εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου γραμμής, η περίοδος ισχύος πρέπει να παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης έως 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου γραμμής. (Βλέπε AMC OPS 1.965(γ)).

(δ) Εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υφίσταται εκπαίδευση και έλεγχο σχετικά με τη θέση και χρήση όλου του φερόμενου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας. Η περίοδος ισχύος του ελέγχου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας πρέπει να είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, επιπλέον του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εάν εκδόθηκε εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών της ισχύος του προηγούμενου ελέγχου έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας, η περίοδος ισχύος πρέπει να παρατείνεται από την ημερομηνία έκδοσης έως 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ελέγχου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας. (Βλέπε AMC OPS 1.965(δ)).

(ε) CRM. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Στοιχεία του CRM είναι ενσωματωμένα σε όλες τις κατάλληλες φάσεις της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης, και

(2) Κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υφίσταται συγκεκριμένη βαθμιαία εκπαίδευση CRM. Όλα τα κύρια θέματα της εκπαίδευσης CRM πρέπει να καλύπτονται για χρονική περίοδο που δεν υπερβαίνει τα 3 έτη,

(στ) Εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υφίσταται εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης τουλάχιστον κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες. Εάν η εκπαίδευση διεξάγεται εντός 3 ημερολογιακών μηνών πριν από τη λήξη της περιόδου των 12 ημερολογιακών μηνών, η επόμενη εκπαίδευση εδάφους και επιμόρφωσης πρέπει να ολοκληρωθεί εντός 12 ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης εδάφους και επιμόρφωσης.

(ζ) Εκπαίδευση σε αεροπλάνο/ εκπαιδευτική συσκευή συνθετικής πτήσης (STD). Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υφίσταται εκπαίδευση σε αεροπλάνο/ STD τουλάχιστον κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες. Εάν η εκπαίδευση διεξάγεται εντός 3 ημερολογιακών μηνών πριν από τη λήξη της περιόδου των 12 ημερολογιακών μηνών, η επόμενη εκπαίδευση αεροπλάνου/ STD πρέπει να ολοκληρωθεί εντός 12 ημερολογιακών μηνών από την αρχική ημερομηνία λήξης της προηγούμενης εκπαίδευσης αεροπλάνου/ STD.

JAR-OPS 1.970
Πρόσφατη πείρα

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Δεν ανατίθεται ο χειρισμός αεροπλάνου σε χειριστή, ως μέλος του ελάχιστου πιστοποιημένου πληρώματος διακυβέρνησης, είτε ως ενεργό είτε μη ενεργό χειριστή, εκτός εάν εντός των προηγουμένων 90 ημερών, έχει εκτελέσει τρεις απογειώσεις και τρεις προσγειώσεις ως χειριστής αεροπλάνου ή σε εξομοιωτή πτήσης του ιδίου τύπου/ κατηγορίας.

(2) Σε χειριστή που δεν κατέχει ικανότητα πτήσεως δι' οργάνων σε ισχύ δεν ανατίθεται ο χειρισμός αεροπλάνου κατά τη νύχτα με την ιδιότητα του κυβερνήτη, εκτός εάν εντός των προηγούμενων 90 ημερών, έχει εκτελέσει τουλάχιστον μια νυχτερινή προσγείωση ως χειριστής σε αεροπλάνο ή σε ένα εξομοιωτή πτήσης του ιδίου τύπου/ κατηγορίας.

(β) Η περίοδος των 90 ημερών που καθορίζεται στις υποπαραγράφους (α)(1) και (2) ανωτέρω, μπορεί να παραταθεί έως τις 120 ημέρες κατ' ανώτατο όριο, σε πτήσεις γραμμής υπό την επιτήρηση εκπαιδευτή ικανότητας τύπου ή εξεταστή. Για περιόδους πέραν των 120 ημερών, η απαίτηση προσφατότητας ικανοποιείται με την εκτέλεση εκπαιδευτικής πτήσης ή με χρήση εξομοιωτή πτήσης του τύπου του αεροπλάνου που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

JAR-OPS 1.978
Πρόγραμμα εναλλακτικής εκπαίδευσης και ικανότητας
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.978)
(Βλέπε ACJ OPS 1.978)

(α) Ο αερομεταφορέας, μετά από συνεχείς επιχειρήσεις δύο ετών κατ' ελάχιστον, μπορεί να αντικαταστήσει τις απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου για το πλήρωμα διακυβέρνησης, που καθορίζονται στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.978(α), με εναλλακτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης και ικανότητας (ATQP) εγκεκριμένο από την Αρχή. Τα δύο έτη συνεχών επιχειρήσεων μπορεί να ελαττωθούν κατά την κρίση της Αρχής.

(β) Το ATQP πρέπει να περιέχει εκπαίδευση και έλεγχο ο οποίος καθιερώνει και διατηρεί ένα επίπεδο ικανότητας που περιγράφεται ότι πρέπει να είναι τουλάχιστον όχι χαμηλότερα από το επίπεδο ικανότητας που επιτυγχάνεται από την τήρηση των διατάξεων των JAR-OPS 1.945, 1.966 και 1.970. Τα πρότυπα της εκπαίδευσης και προσόντων του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να καθιερωθούν πριν από την παρουσίαση του ATQP. Τα απαιτούμενα πρότυπα εκπαίδευσης και προσόντων για ATQP πρέπει επίσης να είναι καθορισμένα.

(γ) Ο αερομεταφορέας που ζητάει έγκριση για να εφαρμόσει ATQP πρέπει να παρέχει στην Αρχή σχέδιο

εφαρμογής σύμφωνα με την παράγραφο (γ) του Προσαρτήματος 1 στο JAR-OPS 1.978.

(δ) Επιπλέον των ελέγχων που απαιτούνται από τα JAR-OPS 1.965 και 1.970 ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος διακυβέρνησης υφίσταται αξιολόγηση προσανατολισμένης γραμμής (LOE).

(1) Η αξιολόγηση προσανατολισμένης γραμμής (LOE) πρέπει να διεξάγεται σε εξομοιωτή. Η LOE μπορεί να επιχειρηθεί με άλλη εγκεκριμένη εκπαίδευση ATQP.

(2) Η περίοδος ισχύος της LOE πρέπει να είναι 12 ημερολογιακοί μήνες, επιπλέον του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εάν εκδοθεί εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών της ισχύος προηγούμενης LOE η περίοδος ισχύος πρέπει να επεκταθεί από την ημερομηνία έκδοσης μέχρι 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξεως της προηγούμενης LOE.

(ε) Μετά από δύο έτη λειτουργίας εντός των πλαισίων εγκεκριμένου ATQP ο αερομεταφορέας μπορεί, με την έγκριση της Αρχής, να επεκτείνει τις περιόδους ισχύος των JAR-OPS 1.965 και 1.970 ως ακολούθως:

(1) Έλεγχος ικανότητας αερομεταφορέα - 12 ημερολογιακοί μήνες επιπλέον του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εάν εκδοθεί εντός των τελευταίων 3 ημερολογιακών μηνών της ισχύος προηγούμενου ελέγχου ικανότητας, η περίοδος ισχύος πρέπει να επεκταθεί από την ημερομηνία έκδοσης μέχρι 12 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξεως του προηγούμενου ελέγχου ικανότητας.

(2) Έλεγχος γραμμής - 24 ημερολογιακοί μήνες επιπλέον του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εάν εκδοθεί εντός των τελευταίων 6 ημερολογιακών μηνών της ισχύος προηγούμενου ελέγχου γραμμής, η περίοδος ισχύος πρέπει να επεκταθεί από την ημερομηνία έκδοσης μέχρι 24 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξεως του προηγούμενου ελέγχου γραμμής. Ο έλεγχος γραμμής μπορεί να συνδυαστεί με αξιολόγηση ποιότητας προσανατολισμένης γραμμής (LOQE) με την έγκριση της Αρχής.

(3) Έλεγχος εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας - 24 ημερολογιακοί μήνες επιπλέον του υπολοίπου του μήνα έκδοσης. Εάν εκδοθεί εντός των τελευταίων 6 ημερολογιακών μηνών της ισχύος προηγούμενου ελέγχου, η περίοδος ισχύος πρέπει να επεκταθεί από την ημερομηνία έκδοσης μέχρι 24 ημερολογιακούς μήνες από την ημερομηνία λήξεως του προηγούμενου ελέγχου.

(στ) Το ATQP πρέπει να είναι στην ευθύνη ενός διορισμένου διευθυντή.

JAR-OPS 1.980
Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.980)
(Βλέπε AMC OPS 1.980)

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι μέλος πληρώματος διακυβέρνησης δεν ασκεί καθήκοντα σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές, εκτός εάν το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης είναι ικανό προς τούτο.

β) Όταν εξετάζονται πτητικές λειτουργίες περισσοτέρων του ενός τύπων ή παραλλαγών, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι διαφορές ή/και ομοιότητες των εν λόγω αεροπλάνων δικαιολογούν αυτές τις πτητικές λειτουργίες, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

(1) Το επίπεδο της τεχνολογίας,

(2) Τις επιχειρησιακές διαδικασίες,

(3) Τα πτητικά χαρακτηριστικά. (Βλέπε AMC OPS 1.980 (β) και IEM OPS 1.980 (β))

γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι μέλος πληρώματος διακυβέρνησης που χειρίζεται περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΔ για κάθε τύπο ή παραλλαγή εκτός εάν η Αρχή έχει εγκρίνει παρεκκλίσεις που έχουν σχέση με τις απαιτήσεις εκπαίδευσης, ελέγχου και πρόσφατης πείρας.

δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίζει, στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, κατάλληλες διαδικασίες ή/και επιχειρησιακούς περιορισμούς, εγκεκριμένους από την Αρχή, για οποιαδήποτε άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές που καλύπτουν:

(1) Το ελάχιστο επίπεδο πείρας των μελών πληρώματος διακυβέρνησης,

(2) Το ελάχιστο επίπεδο πείρας επί ενός τύπου ή παραλλαγής πριν αρχίσει η εκπαίδευση για, και η πτητική λειτουργία, άλλου τύπου ή παραλλαγής,

(3) Τη διαδικασία με την οποία πλήρωμα διακυβέρνησης που διαθέτει προσόντα επί ενός τύπου ή παραλλαγής θα εκπαιδευτεί και θα αποκτήσει προσόντα επί άλλου τύπου ή παραλλαγής, και

(4) Όλες τις ισχύουσες απαιτήσεις πρόσφατης πείρας για κάθε τύπο ή παραλλαγή.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.945
Κύκλος μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης του αερομεταφορέα
(Βλέπε AMC OPS 1.945)
(Βλέπε AMC OPS 1.943/ 1.945(α)(9)/ 1.955(β)(6)/ 1.965(ε))
(Βλέπε IEM OPS 1.943/ 1.945(α)(9)/ 1.955(β)(6)/ 1.965(ε))
(Βλέπε IEM OPS 1.945)

(α) Ο κύκλος μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης του αερομεταφορέα πρέπει να περιλαμβάνει:

(1) Εκπαίδευση εδάφους και δοκιμασία που περιλαμβάνει τα συστήματα του αεροπλάνου, τις κανονικές και μη κανονικές διαδικασίες, καθώς και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης,

(2) Εκπαίδευση και δοκιμασία στον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και ασφάλειας, τα οποία πρέπει να ολοκληρώνονται πριν αρχίσει η εκπαίδευση στο αεροπλάνο,

(3) Εκπαίδευση και δοκιμασία σε αεροπλάνο/συνθετικό εκπαιδευτικό μέσο (STD), και

(4) Εκτέλεση πτήσεων γραμμής υπό επιτήρηση και έλεγχος γραμμής.

(β) Η σειρά μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης πρέπει να διεξάγεται βάσει της σειράς που καθορίζεται στην υποπαράγραφο (α) ανωτέρω.

(γ) Στη σειρά μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης πρέπει να ενσωματώνονται στοιχεία της ολοκληρωμένης αξιοποίησης πληρώματος (CRM), και να επιτελείται από πρόσωπο με κατάλληλα προσόντα.

(δ) Σε περίπτωση που μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης δεν έχει ολοκληρώσει στο παρελθόν σειρά μαθημάτων μεταβατικής εκπαίδευσης αερομεταφορέα, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι επιπλέον της υποπαραγράφου (α) ανωτέρω, το μέλος του πλη-

ρώματος διακυβέρνησης ακολουθεί γενική εκπαίδευση πρώτων βοηθειών και, κατά περίπτωση, εκπαίδευση διαδικασιών προσθαλάσσωσης χρησιμοποιώντας τον εξοπλισμό στο νερό.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.978
Πρόγραμμα εναλλακτικής εκπαίδευσης και απόκτησης προσόντων
(Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.978(β)(1))
(Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.978(β)(2))
(Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.978(β)(3))
(Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.978(β)(4))
(Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.978(β)(5))
(Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.978(β)(6))
(Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.978(β)(9))
(Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.978(γ)(1)(i))

(α) Το ATQP του αερομεταφορέα μπορεί να εφαρμόζεται στις ακόλουθες απαιτήσεις που έχουν σχέση με την εκπαίδευση και την απόκτηση προσόντων:

(1) JAR-OPS 1.450 και Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.450 - Πτητικές λειτουργίες χαμηλής ορατότητας - Εκπαίδευση και προσόντα,

(2) JAR-OPS 1.945 Μεταβατική εκπαίδευση και έλεγχος και Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.945,

(3) JAR-OPS 1.950 Εκπαίδευση διαφορών και εκπαίδευση εξοικείωσης,

(4) JAR-OPS 1.955 παράγραφος (β) - Διορισμός ως κυβερνήτη,

(5) JAR-OPS 1.965 Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχος και Προσαρτήματα 1 και 2 στο JAR-OPS 1.965,

(6) JAR-OPS 1.980 Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές και Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.980.

(β) Συστατικά του ATQP - Το πρόγραμμα εναλλακτικής εκπαίδευσης και απόκτησης προσόντων πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(1) Τεκμηρίωση με λεπτομέρειες για το εύρος και τις απαιτήσεις του προγράμματος,

(2) Ανάλυση καθηκόντων για να προσδιορίζει τα καθήκοντα που θα αναλυθούν από την άποψη:

(i) γνώσεων,

(ii) των απαιτούμενων δεξιοτήτων,

(iii) της συσχετιζόμενης εκπαίδευσης που είναι βασισμένη στη δεξιότητα,

και, κατά περίπτωση

(iv) οι κυρωμένοι δείκτες συμπεριφοράς

(3) Διδασκόμενη ύλη - Η δομή και το περιεχόμενο της διδασκόμενης ύλης πρέπει να προσδιορίζονται με ανάλυση καθηκόντων, και πρέπει να περιλαμβάνει αντικειμενικούς στόχους ικανότητας που περιλαμβάνουν το πότε και πως πρέπει να επιτευχθούν αυτοί οι αντικειμενικοί στόχοι. Η διαδικασία για την εκπόνηση της διδασκόμενης ύλης πρέπει να είναι αποδεκτή από την Αρχή,

(4) Συγκεκριμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα για:

(ι) κάθε τύπο/ κατηγορία αεροπλάνου εντός του πλαισίου του ATQP,

(ιι) τους εκπαιδευτές (CRI/ SFI/ TRI), και άλλο προσωπικό που αναλαμβάνει διδασκαλία πληρώματος διακυβέρνησης,

(ιιι) τους εξεταστές (CRE/ SFE/ TRE). Να περιλαμβάνει μέθοδο για την τυποποίηση των εκπαιδευτών και εξεταστών,

(5) Κύκλο επαναπληροφόρησης για σκοπούς εγκυρότητας και βελτίωσης της διδασκόμενης ύλης, και για να εξακριβώσει ότι το πρόγραμμα πληροί τους αντικειμενικούς σκοπούς ικανότητας,

(6) Μέθοδο αξιολόγησης του πληρώματος διακυβέρνησης κατά τη μεταβατική και την περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και τον έλεγχο. Η διαδικασία αξιολόγησης πρέπει να περιλαμβάνει αξιολόγηση βασισμένη σε γεγονότα ως τμήμα της LOE. Η μέθοδος αξιολόγησης πρέπει να συμμορφώνεται με τις διατάξεις του JAR-OPS 1.965,

(7) Ολοκληρωμένο σύστημα ποιοτικού ελέγχου, το οποίο εξασφαλίζει συμμόρφωση με όλες τις απαιτήσεις, εξελίξεις και διαδικασίες του προγράμματος,

(8) Διαδικασία που περιγράφει τη μέθοδο που θα χρησιμοποιηθεί εάν τα προγράμματα παρακολούθησης και αξιολόγησης δεν εξασφαλίζουν συμμόρφωση με τα καθιερωμένα πρότυπα ικανότητας και προσόντων για πλήρωμα διακυβέρνησης,

(9) Πρόγραμμα παρακολούθησης/ ανάλυσης δεδομένων.

(γ) Εφαρμογή - Ο αερομεταφορέας πρέπει να αναπτύξει στρατηγική αξιολόγησης και εφαρμογής που είναι αποδεκτή από την Αρχή. Οι ακόλουθες απαιτήσεις πρέπει να εκπληρώνονται:

(1) Η διαδικασία εφαρμογής πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα στάδια:

(i) Τεκμηρίωση ασφαλείας που αποδεικνύει την εγκυρότητα:

(Α) Των αναθεωρημένων προτύπων εκπαίδευσης και προσόντων όταν συγκρίνονται με τα πρότυπα που επιτυγχάνονται σύμφωνα με το JAR-OPS 1 πριν από την παρουσίαση του ATQP.

(Β) Κάθε νέας εκπαιδευτικής μεθόδου που εφαρμόζεται ως τμήμα του ATQP.

Εάν εγκριθεί από την Αρχή ο αερομεταφορέας μπορεί να εκπονήσει μια ισοδύναμη μέθοδο διαφορετική από την κανονική ασφαλή περίπτωση.

(ii) Να γίνει ανάλυση καθηκόντων όπως απαιτείται από την παράγραφο (β)(2) ανωτέρω προκειμένου να εκπονηθεί το πρόγραμμα του αερομεταφορέα για στοχευόμενη εκπαίδευση και τους συναφείς αντικειμενικούς σκοπούς της εκπαίδευσης.

(iii) Περίοδο λειτουργίας ενώ συγκεντρώνονται και αναλύονται στοιχεία για να εξασφαλισθεί η αποτελεσματικότητα της ασφαλούς περίπτωσης ή ισοδύναμης και να επικυρωθεί η ανάλυση καθηκόντων. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου ο αερομεταφορέας πρέπει να συνεχίσει να επιχειρεί σύμφωνα με τις προ ATQP απαιτήσεις του JAR-OPS 1. Η έκταση αυτής της περιόδου πρέπει να συμφωνηθεί με την αρχή,

(2) Ο αερομεταφορέας μπορεί τότε να πάρει έγκριση να διεξάγει εκπαίδευση και απόκτηση προσόντων όπως καθορίζεται σύμφωνα με το ATQP.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.980
Άσκηση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπους ή παραλλαγές
(Βλέπε AMC OPS 1.980)

(α) Όταν μέλος πληρώματος διακυβέρνησης ασκεί καθήκοντα σε περισσότερες από μια κατηγορίες, τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου που καταγράφονται στο JAR-FCL και συναφείς διαδικασίες για κατηγορία-ένα

μόνο χειριστή ή/και JAR-FCL και συναφείς διαδικασίες για τύπο-ένα μόνο χειριστή, αλλά όχι στο πλαίσιο επικύρωσης ενιαίου πτυχίου, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τα ακόλουθα:

(1) Το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης δεν πρέπει να χειρίζεται πάνω από:

(i) Τρεις τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου με εμβολοφόρους κινητήρες, ή

(ii) Τρεις τύπους ή παραλλαγές στροβιλοελικοφόρων αεροπλάνων, ή

(iii) Ένα τύπο ή παραλλαγή στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου και ένα τύπο ή παραλλαγή αεροπλάνου με εμβολοφόρο κινητήρα, ή

(iv) Ένα τύπο ή παραλλαγή στροβιλοελικοφόρου αεροπλάνου και κάθε αεροπλάνο στα πλαίσια συγκεκριμένης κατηγορίας.

(2) Το JAR-OPS 1.965 για κάθε τύπο ή παραλλαγή που εκμεταλλεύεται εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει παρουσιάσει συγκεκριμένες διαδικασίες ή/και επιχειρησιακούς περιορισμούς που είναι αποδεκτοί από την Αρχή.

(β) Όταν μέλος πληρώματος διακυβέρνησης ασκεί καθήκοντα σε περισσότερους από ένα τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου στα πλαίσια μιας ή περισσοτέρων επικυρώσεων πτυχίου όπως καθορίζεται από το JAR-FCL και συναφείς διαδικασίες για τύπο-πολλαπλούς χειριστές, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Η ελάχιστη σύνθεση πληρώματος διακυβέρνησης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης είναι η ίδια για κάθε τύπο ή παραλλαγή που θα εκμεταλλευθεί,

(2) Το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης δεν ασκεί καθήκοντα σε περισσότερους από δύο τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου για τους οποίους απαιτείται ξεχωριστή επικύρωση πτυχίου, και

(3) Μπορούν να πετάξουν μόνο αεροπλάνα στα πλαίσια της επικύρωσης ενός πτυχίου σε οποιαδήποτε περίοδο πτητικής απασχόλησης εκτός εάν ο αερομεταφορέας έχει καθιερώσει διαδικασίες για να εξασφαλίζει επαρκή χρόνο για προετοιμασία.

Σημείωση: Σε περιπτώσεις όπου υπεισέρχονται περισσότερες από μια επικυρώσεις πτυχίου, βλέπε υποπαραγράφους (γ) και (δ) κατωτέρω.

(γ) Όταν μέλος πληρώματος διακυβέρνησης ασκεί καθήκοντα σε περισσότερους από ένα τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου που καταγράφονται στο JAR-FCL και συναφείς διαδικασίες για τύπο-ένα μόνο χειριστή και τύπο-πολλαπλούς χειριστές, αλλά όχι στο πλαίσιο επικύρωσης ενιαίου πτυχίου, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με:

(1) Τις υποπαραγράφους (β)(1), (β)(2) και (β)(3) ανωτέρω, και

(2) Την υποπαράγραφο (δ) παρακάτω.

(δ) Όταν μέλος πληρώματος διακυβέρνησης ασκεί καθήκοντα σε περισσότερους από ένα τύπους ή παραλλαγές αεροπλάνου που καταγράφονται στο JAR-FCL και συναφείς διαδικασίες για τύπο-πολλαπλούς χειριστές, αλλά όχι στο πλαίσιο επικύρωσης ενιαίου πτυχίου, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με τα ακόλουθα:

(1) Τις υποπαραγράφους (β)(1), (β)(2) και (β)(3) ανωτέρω, και

(2) Πριν από την άσκηση των προνομίων δύο επικυρώσεων πτυχίου:

(i) Τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να έχουν συμπληρώσει δύο συνεχόμενους ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα και πρέπει να έχουν 500 ώρες στη σχετική θέση πληρώματος σε πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών με τον ίδιο αερομεταφορέα.

(ii) Στην περίπτωση χειριστή που διαθέτει πείρα με αερομεταφορέα και ασκεί τα προνόμια δύο επικυρώσεων πτυχίου, ο οποίος στη συνέχεια προάγεται σε κυβερνήτη με τον ίδιο αερομεταφορέα σε έναν από αυτούς τους τύπους, η απαιτούμενη ελάχιστη πείρα ως κυβερνήτη είναι 6 μήνες και 300 ώρες, και ο χειριστής πρέπει να έχει συμπληρώσει δύο συνεχόμενους ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα πριν καταστεί και πάλι ικανός να ασκεί τις δύο επικυρώσεις πτυχίου.

(3) Πριν από την έναρξη εκπαίδευσης για την άσκηση καθηκόντων σε άλλο τύπο ή παραλλαγή, τα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να έχουν συμπληρώσει 3 μήνες και 150 ώρες πτήσης στο βασικό αεροπλάνο που πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον ένα έλεγχο ικανότητας.

(4) Μετά τη συμπλήρωση του αρχικού ελέγχου γραμμής στο νέο τύπο, πρέπει να πραγματοποιηθούν 50 ώρες πτήσης ή 20 σκέλη αποκλειστικά σε αεροπλάνα της νέας ικανότητας τύπου.

(5) Το JAR-OPS 1.970 για κάθε τύπο που εκμεταλλεύεται εκτός εάν έχουν επιτραπεί παρεκκλίσεις από την Αρχή σύμφωνα με την υποπαράγραφο (7) κατωτέρω.

(6) Η περίοδος εντός της οποίας απαιτείται πείρα πτήσεων γραμμής σε κάθε τύπο πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

(7) Όπου ζητούνται παρεκκλίσεις για να μειωθούν οι απαιτήσεις εκπαίδευσης και ελέγχου καθώς και πρόσφατης πείρας μεταξύ τύπων αεροπλάνων, ο αερομεταφορέας πρέπει να υποδεικνύει στην Αρχή ποια αντικείμενα δεν απαιτείται να επαναληφθούν σε κάθε τύπο ή παραλλαγή λόγω ομοιοτήτων (Βλέπε AMC OPS 1.980(γ) και IEM OPS 1.980(γ)).

(i) Το JAR-OPS 1.965(β) απαιτεί δύο ελέγχους ικανότητας από τον αερομεταφορέα κάθε έτος. Όταν επιτρέπεται παρέκκλιση σύμφωνα με την ανωτέρω υποπαράγραφο (7) ώστε να εναλλάσσονται οι έλεγχοι ικανότητας από τον αερομεταφορέα μεταξύ των δύο τύπων, κάθε έλεγχος ικανότητας από τον αερομεταφορέα επανεπικυρώνει τον αντίστοιχο έλεγχο για τον άλλο τύπο. Οι απαιτήσεις του JAR-FCL θα ικανοποιούνται, υπό την προϋπόθεση ότι η χρονική περίοδος μεταξύ ελέγχων ικανότητας για επανεπικύρωση ή ανανέωση της ικανότητας τύπου δεν υπερβαίνει εκείνον που καθορίζεται στο JAR-FCL για κάθε τύπο. Επιπλέον, η σχετική και εγκεκριμένη περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση πρέπει να καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

(ii) Το JAR-OPS 1.965(γ) απαιτεί έναν έλεγχο γραμμής κάθε έτος. Όταν επιτρέπεται παρέκκλιση σύμφωνα με την ανωτέρω υποπαράγραφο (7) ώστε να εναλλάσσονται οι έλεγχοι γραμμής μεταξύ τύπων ή παραλλαγών, κάθε έλεγχος γραμμής επανεπικυρώνει τον έλεγχο γραμμής για τον άλλο τύπο ή παραλλαγή.

(iii) Η ετήσια εκπαίδευση και έλεγχος εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφάλειας πρέπει να καλύπτει όλες τις απαιτήσεις για κάθε τύπο.

(8) Το JAR-OPS 1.965 για κάθε τύπο ή παραλλαγή που εκμεταλλεύεται εκτός εάν έχουν επιτραπεί παρεκκλίσεις από την Αρχή σύμφωνα με την ανωτέρω υποπαράγραφο (7).

(ε) Όταν μέλος πληρώματος διακυβέρνησης ασκεί καθήκοντα σε συνδυασμούς τύπων ή παραλλαγών αεροπλάνων όπως καθορίζονται από το JAR-FCL και συναφείς διαδικασίες για τύπο-ένα μόνο χειριστή και το JAR-FCL και συναφείς διαδικασίες για τύπο-πολλαπλούς χειριστές, ο αερομεταφορέας πρέπει να αποδείξει ότι συγκεκριμένες διαδικασίες ή/και επιχειρησιακοί περιορισμοί είναι εγκεκριμένοι σύμφωνα με το JAR-OPS 1.980(δ).

JAR-OPS 1.988
Εφαρμογή
(Βλέπε IEM OPS 1.988)

(α) Μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών είναι το πρόσωπο στο οποίο έχουν ανατεθεί από τον αερομεταφορέα καθήκοντα στο θάλαμο επιβατών και το οποίο αναγνωρίζεται ως μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών από τη στολή πληρώματος θαλάμου επιβατών του αερομεταφορέα. Τα πρόσωπα αυτά συμμορφώνονται με το παρόν Τμήμα και τις λοιπές σχετικές απαιτήσεις του JAR-OPS 1.

(β) Λοιπό προσωπικό στο οποίο έχουν ανατεθεί καθήκοντα στο θάλαμο επιβατών, όπως ιατρικό προσωπικό, υπάλληλοι ασφαλείας, παιδοκόμοι, συνοδοί, τεχνικοί, ψυχαγωγοί, διερμηνείς απαγορεύεται να φορούν στολή που ενδεχομένως οι επιβάτες θα ταύτιζαν με εκείνη του πληρώματος θαλάμου επιβατών, εκτός εάν συμμορφώνονται με το παρόν Τμήμα και τις λοιπές σχετικές απαιτήσεις του του JAR-OPS 1.

JAR-OPS 1.989
Ορολογία

Μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών: Μέλος του πληρώματος που δεν ανήκει στο πλήρωμα διακυβέρνησης, και το οποίο, χάριν της ασφάλειας των επιβατών, εκτελεί καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί από τον αερομεταφορέα ή τον κυβερνήτη.

JAR-OPS 1.996
Πτητικές λειτουργίες με ένα μόνο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών που δεν διαθέτει προηγούμενη σχετική πείρα, πρέπει να ολοκληρώνει τα ακόλουθα πριν αναλάβει καθήκοντα ως μοναδικό μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών:

(1) Εκπαίδευση επιπλέον εκείνης που απαιτείται από τα JAR-OPS 1.1005 και JAR-OPS 1.1010 πρέπει να περιλαμβάνουν ιδιαίτερη έμφαση στα ακόλουθα, ώστε να αντικατοπτρίζονται οι λειτουργίες ενός μόνο μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών:

(i) Ευθύνη απέναντι στον κυβερνήτη για τη διεξαγωγή στο θάλαμο επιβατών των διαδικασιών ασφάλειας και έκτακτης ανάγκης που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης,

(ii) Τη σπουδαιότητα του συντονισμού και επικοινωνίας με το πλήρωμα διακυβέρνησης, την αντιμετώπιση επιβατών που δεν συμμορφώνονται ή προκαλούν αναστάτωση,

(iii) Την ανασκόπηση των απαιτήσεων του αερομεταφορέα και των νομικών απαιτήσεων,

(iv) Την τεκμηρίωση,

(v) Την αναφορά ατυχημάτων και περιστατικών,

(vi) Τους περιορισμούς χρόνου πτήσεως και υπηρεσίας.

(2) Πτήσεις εξοικείωσης που καλύπτουν τουλάχιστον 20 ώρες και 15 σκέλη. Οι πτήσεις εξοικείωσης διεξάγονται υπό την επίβλεψη μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών που έχει επαρκή πείρα στον συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου. (Βλέπε AMC OPS 1.1012 (3)).

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, πριν αναθέσει καθήκοντα ενός μόνο μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, ότι αυτό το μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών είναι ικανό να εκπληρώσει τα καθήκοντά του σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Η καταλληλότητα για καθήκοντα ενός μόνο μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών πρέπει να διέπεται από τα κριτήρια επιλογής, πρόσληψης, εκπαίδευσης και αξιολόγησης της ικανότητας.

JAR-OPS 1.1000
Προϊστάμενα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών

(α) Εφόσον το προσωπικό καμπίνας έχει περισσότερα από ένα μέλη, ο αερομεταφορέας ορίζει προϊστάμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών. Για πτητικές λειτουργίες στις οποίες ανατίθενται καθήκοντα σε περισσότερα από ένα μέλη, αλλά απαιτείται μόνον ένα μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών, ο αερομεταφορέας πρέπει να ορίζει ένα μέλος που θα είναι υπόλογο στον κυβερνήτη.

(β) Το προϊστάμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών πρέπει να είναι υπόλογο έναντι του κυβερνήτη αναφορικά με τη διεξαγωγή και συντονισμό όλων των διαδικασιών, κανονικών και έκτακτης ανάγκης, που καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Κατά τη διάρκεια αναταράξεων, και ελλείψει οδηγιών του πληρώματος διακυβέρνησης, ο προϊστάμενος έχει το δικαίωμα να σταματήσει τις εργασίες που δεν αφορούν στην ασφάλεια, να ενημερώσει το πλήρωμα διακυβέρνησης σχετικά με το επίπεδο των αναταράξεων και την ανάγκη να ανάψει το σήμα πρόσδεσης των ζωνών ασφαλείας. Ακολούθως το πλήρωμα θαλάμου επιβατών θα πρέπει να ασφαλίσει το θάλαμο επιβατών και τους σχετικούς χώρους.

(γ) Εφόσον από το JAR-OPS 1.990 απαιτείται η μεταφορά περισσότερων του ενός μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών, ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να διορίζει ως προϊστάμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών πρόσωπο που δεν έχει πείρα τουλάχιστον ενός έτους ως ενεργό μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών ή δεν έχει ολοκληρώσει κατάλληλο κύκλο μαθημάτων. (Βλέπε IEM OPS 1.1000(γ)).

(δ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώνει διαδικασίες προκειμένου να επιλεγεί το επόμενο πλέον κατάλληλο από πλευράς προσόντων πρόσωπο για την άσκηση καθηκόντων του προϊσταμένου μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, σε περίπτωση που το ορισμένο ως προϊστάμενο μέλος αδυνατεί να ασκήσει τα καθηκοντά του. Οι διαδικασίες αυτές θα πρέπει να είναι αποδεκτές από την Αρχή και να λαμβάνουν υπόψη την επιχειρησιακή εμπειρία του πληρώματος.

(ε) Εκπαίδευση CRM: Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα σχετικά αντικείμενα της Στήλης (α) του Πίνακα 1 του Προσαρτήματος 2 στο JAR-OPS 1.1005/ 1.1010/ 1.1015, έχουν ενσωματωθεί στην εκπαίδευση και καλύπτονται στο βαθμό που απαιτεί η Στήλη (στ), Κύκλος μαθημάτων προϊσταμένου μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών.

JAR-OPS 1.1010
Μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών
(Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1010)
(Βλέπε IEM OPS 1.1005/ 1.1010/ 1.1015/ 1.1020)
(Βλέπε ACJ OPS 1.1005/ 1.1010/ 1.1015)
(Βλέπε Προσάρτημα 2 στο ACJ OPS 1.1005/1.1010/1.1015)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει ολοκληρώσει κατάλληλη εκπαίδευση, όπως καθορίζεται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης, πριν αναλάβει τα καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί, ως ακολούθως:

(1) Μεταβατική εκπαίδευση. Ο μεταβατικός κύκλος μαθημάτων πρέπει να ολοκληρωθεί πριν από:

(i) Την πρώτη ανάθεση από τον αερομεταφορέα καθηκόντων μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, ή

(ii) Την ανάθεση άσκησης καθηκόντων σε άλλο τύπο αεροπλάνου, και

(2) Εκπαίδευση διαφορών. Η εκπαίδευση διαφορών πρέπει να ολοκληρώνεται πριν την ανάληψη καθηκόντων:

(i) Σε παραλλαγή του τύπου αεροπλάνου στον οποίο ήδη εκτελεί καθήκοντα, ή

(ii) Σε τύπους αεροπλάνων ή παραλλαγές τους, όπου ήδη εκτελεί καθήκοντα, που διαθέτουν διαφορετικό εξοπλισμό ασφαλείας, θέση εξοπλισμού ασφαλείας, ή διαδικασίες κανονικές και έκτακτης ανάγκης.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσδιορίσει το περιεχόμενο της μεταβατικής εκπαίδευσης και εκπαίδευσης διαφορών, λαμβάνοντας υπόψη την προηγούμενη εκπαίδευση του μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως έχει καταγραφεί στα αρχεία που απαιτούνται από το JAR-OPS 1.1035.

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Η μεταβατική εκπαίδευση διεξάγεται με συγκροτημένο και πραγματικό τρόπο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.1010,

(2) Η εκπαίδευση διαφορών διεξάγεται με συγκροτημένο τρόπο, και

(3) Η μεταβατική εκπαίδευση και, εφόσον απαιτείται, η εκπαίδευση διαφορών, περιλαμβάνει τη χρήση όλου του εξοπλισμού ασφαλείας και όλες τις διαδικασίες κανονικές και έκτακτης ανάγκης που σχετίζονται με τον τύπο ή την παραλλαγή του αεροπλάνου και εμπεριέχει εκπαίδευση και πρακτική εξάσκηση σε αντιπροσωπευτικές συσκευές συνθετικής πτήσης ή στο αεροπλάνο.

(δ) Τα προγράμματα εκπαίδευσης, μεταβατικής και διαφορών, πρέπει να εγκριθούν από την Αρχή σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1010.

(ε) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών πριν από την πρώτη ανάθεση καθηκόντων ολοκληρώνει την εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα καθώς και το CRM συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1010(ια). Πλήρωμα θαλάμου επιβατών το οποίο ήδη ασκεί καθήκοντα πληρώματος θαλάμου επιβατών για κάποιον αερομεταφορέα, και το οποίο δεν έχει ολοκληρώσει την εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα, πρέπει να ολοκληρώσει αυτή την εκπαίδευση πριν την επόμενη περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση και έλεγχο, σύμφωνα με το Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1010(ια), που περιλαμβάνει και το CRM συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου.

JAR-OPS 1.1035
Αρχεία εκπαίδευσης
(Βλέπε IEM OPS 1.1035)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να:

(1) Τηρεί αρχεία όλης της εκπαίδευσης και ελέγχων που απαιτούνται από τα JAR-OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 και 1.1025, και

(2) Διαθέτει, κατόπιν αιτήσεως, τα αρχεία όλης της αρχικής, μεταβατικής και περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης στο ενδιαφερόμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005
Αρχική εκπαίδευση
(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005/1.1015/ 1.1020)
(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005/ 1.1010/ 1.1015/ 1.1020)

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλα τα στοιχεία της αρχικής εκπαίδευσης διεξάγονται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα.

(β) Εκπαίδευση κατά της πυρκαγιάς και του καπνού. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση κατά της πυρκαγιάς και του καπνού περιλαμβάνει:

(1) Έμφαση στην ευθύνη του πληρώματος θαλάμου επιβατών να αντιμετωπίζει έγκαιρα έκτακτες ανάγκες που σχετίζονται με τη φωτιά και τον καπνό και, ιδιαίτερα, έμφαση στη σημασία εντοπισμού της πραγματικής εστίας της φωτιάς,

(2) Τη σημασία της άμεσης ενημέρωσης του πληρώματος διακυβέρνησης, καθώς και των συγκεκριμένων ενεργειών που είναι αναγκαίες για συντονισμό και συνδρομή, όταν εντοπίζεται φωτιά ή καπνός,

(3) Την αναγκαιότητα για συχνό έλεγχο των περιοχών ενδεχόμενου κινδύνου φωτιάς, που περιλαμβάνει τις τουαλέτες, και τους συναφείς ανιχνευτές καπνού,

(4) Την κατάταξη της φωτιάς και του κατάλληλου τύπου πυροσβεστικών μέσων και διαδικασιών για συγκεκριμένες καταστάσεις πυρκαγιάς, τις τεχνικές εφαρμογής πυροσβεστικών μέσων, τις συνέπειες ακατάλληλης εφαρμογής, και χρήσης σε περιορισμένο χώρο, και

(5) Τις γενικές διαδικασίες των επίγειων υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης στα αεροδρόμια.

(γ) Εκπαίδευση διάσωσης σε υγρό περιβάλλον. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση διάσωσης σε υγρό περιβάλλον περιλαμβάνει πρακτική εφαρμογή και χρήση του ατομικού εξοπλισμού επίπλευσης στο νερό από κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών. Πριν από την πρώτη απασχόληση σε αεροπλάνο που διαθέτει σωσίβιες λέμβους ή άλλο παρεμφερή εξοπλισμό, πρέπει να προβλέπεται εκπαίδευση για τη χρήση του εξοπλισμού αυτού, καθώς και πραγματική εξάσκηση στο νερό.

(δ) Εκπαίδευση διάσωσης. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση διάσωσης είναι κατάλληλη για τις περιοχές πτητικής λειτουργίας (π.χ. πολικές περιοχές, έρημος, ζούγκλα ή θάλασσα).

(ε) Ιατρικές πτυχές και πρώτες βοήθειες. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση για τις ιατρικές πτυχές και τις πρώτες βοήθειες περιλαμβάνει:

(1) Οδηγίες για πρώτες βοήθειες και τη χρήση των κυτίων πρώτων βοηθειών,

(2) Πρώτες βοήθειες σχετιζόμενες με την εκπαίδευση διάσωσης και την κατάλληλη υγιεινή, και

(3) Τις φυσιολογικές συνέπειες της πτήσης και με ιδιαίτερη έμφαση στην υποξυγοναιμία.

(στ) Μεταχείριση επιβατών. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση για τη μεταχείριση επιβατών περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(1) Συστάσεις για την αναγνώριση και τη μεταχείριση επιβατών οι οποίοι είναι μεθυσμένοι από οινοπνευματώδεις ουσίες ή είναι υπό την επήρεια φαρμάκων ή είναι επιθετικοί,

(2) Μεθόδους που χρησιμοποιούνται για την κινητοποίηση επιβατών και τον απαραίτητο έλεγχο πλήθους για να επιταχυνθεί η εκκένωση του αεροπλάνου,

(3) Κανονισμούς που καλύπτουν την ασφαλή τακτοποίηση των αποσκευών του θάλαμου επιβατών (συμπεριλαμβανομένων των αντικειμένων εξυπηρέτησης του θαλάμου) και την περίπτωση να αποβούν επικίνδυνες στους επιβαίνοντες στο θάλαμο ή διαφορετικά να παρεμποδίσουν ή να βλάψουν τον εξοπλισμό ασφαλείας ή τις εξόδους του αεροπλάνου,

(4) Τη σημασία της ορθής κατανομής των θέσεων αναφορικά με τη μάζα και τη ζυγοστάθμιση του αεροπλάνου. Ιδιαίτερη έμφαση πρέπει επίσης να δίνεται στις θέσεις αναπήρων επιβατών και στην ανάγκη τοποθέτησης αρτιμελών επιβατών δίπλα σε μη επιτρούμενες εξόδους,

(5) Καθήκοντα που θα αναληφθούν σε περίπτωση αντιμετώπισης αναταράξεων που περιλαμβάνουν και την ασφάλιση του θαλάμου,

(6) Προφυλάξεις που πρέπει να λαμβάνονται όταν μεταφέρονται στο θάλαμο ζωντανά ζώα,

(7) Εκπαίδευση στα επικίνδυνα υλικά όπως αναφέρεται στο Τμήμα ΙΗ, και

(8) Διαδικασίες ασφάλειας που περιλαμβάνουν τις διατάξεις του τμήματος ΙΘ.

(ζ) Επικοινωνία. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι, κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης, δίνεται έμφαση στη σπουδαιότητα της αποτελεσματικής επικοινωνίας μεταξύ του πληρώματος θαλάμου επιβατών και του πληρώματος διακυβέρνησης, που περιλαμβάνει τεχνική, κοινή γλώσσα και ορολογία.

(η) Πειθαρχία και ευθύνες. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών λαμβάνει εκπαίδευση επί:

(1) Της σημασίας να εκτελεί το πλήρωμα θαλάμου επιβατών τα καθήκοντά του σύμφωνα με το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης,

(2) Της συνεχούς επάρκειας και ικανότητας να ενεργεί ως μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών, με ιδιαίτερη αναφορά στους περιορισμούς χρόνου πτήσης και πτητικής απασχόλησης και τις απαιτήσεις ανάπαυσης,

(3) Της αντίληψης των αεροπορικών κανονισμών που έχουν σχέση με το πλήρωμα θαλάμου επιβατών και το ρόλο της Αρχής,

(4) Της γενικής γνώσης της σχετικής αεροπορικής ορολογίας, θεωρίας της πτήσης, κατανομής των επιβατών, μετεωρολογίας και περιοχών πτητικής λειτουργίας,

(5) Της προ πτήσεως ενημέρωσης του πληρώματος θαλάμου επιβατών καθώς και την παροχή των αναγκαίων πληροφοριών ασφάλειας όσον αφορά στα ειδικά τους καθήκοντα,

(6) Της σημασίας της εξασφάλισης ότι τα σχετικά έγγραφα και εγχειρίδια τηρούνται ενήμερα με τις τροποποιήσεις που παρασχέθηκαν από τον αερομεταφορέα,

(7) Της σημασίας της αναγνώρισης πότε τα μέλη του πληρώματος θαλάμου επιβατών έχουν τη δικαιοδοσία και την ευθύνη να αρχίσουν εκκένωση και άλλες διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, και

(8) Της σημασίας των καθηκόντων και ευθυνών ασφαλείας και της ανάγκης έγκαιρης και αποτελεσματικής απόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης.

(θ) Ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM). Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση CRM ικανοποιεί τα ακόλουθα:

(1) Εισαγωγικός κύκλος μαθημάτων CRM:

(i) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών έχει ολοκληρώσει εισαγωγικό κύκλοι μαθημάτων CRM πριν από την πρώτη ανάθεση καθηκόντων μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών. Πλήρωμα θαλάμου επιβατών το οποίο ήδη ασκεί καθήκοντα μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών σε δημόσιες αερομεταφορές, που δεν έχει προηγουμένως ολοκληρώσει εισαγωγικό κύκλο μαθημάτων, πρέπει να ολοκληρώσει εισαγωγικό κύκλο μαθημάτων CRM, πριν από την επόμενη απαιτούμενη περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση ή/και έλεγχο.

(ii) Τα αντικείμενα εκπαίδευσης της Στήλης (α) του Πίνακα 1 στο Προσάρτημα 2 του JAR-OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015, πρέπει να καλύπτονται στο επίπεδο που απαιτείται στη Στήλη (β), Εισαγωγικός κύκλος μαθημάτων CRM.

(iii) Ο εισαγωγικός κύκλος μαθημάτων CRM πρέπει να διεξάγεται από ένα τουλάχιστον εκπαιδευτή CRM πληρώματος θαλάμου επιβατών.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1010
Μεταβατική εκπαίδευση και εκπαίδευση διαφορών
(Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1010/1.1015)
(Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005/1.1010/ 1.1015/1.1020)

(α) Γενικά. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Η μεταβατική εκπαίδευση και η εκπαίδευση διαφορών διεξάγεται από εκπαιδευτές που διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα, και

(2) Κατά τη διάρκεια της εκπαίδευσης, μεταβατικής και διαφορών, αντικείμενο της παρεχόμενης εκπαίδευσης είναι η θέση, η απόσπαση και η χρήση όλου του εξοπλισμού ασφαλείας και διάσωσης που φέρεται στο αεροπλάνο, καθώς επίσης και όλες οι διαδικασίες κανονικές και έκτακτης ανάγκης που σχετίζονται με τον

τύπο του αεροπλάνου, παραλλαγή και διαμόρφωση με την οποία εκμεταλλεύεται.

(β) Εκπαίδευση φωτιάς και καπνού. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών λαμβάνει ρεαλιστική και πρακτική εκπαίδευση στη χρήση όλου του εξοπλισμού πυρόσβεσης, συμπεριλαμβανομένου του προστατευτικού ιματισμού, ο οποίος είναι αντιπροσωπευτικός αυτού που φέρεται στο αεροσκάφος. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:

(i) Κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών να σβήνει μια πυρκαγιά χαρακτηριστική της πυρκαγιάς στο εσωτερικό του αεροπλάνου, που, με εξαίρεση τους πυροσβεστήρες Halon, μπορεί να χρησιμοποιηθεί εναλλακτικό μέσο πυρόσβεσης, και

(ii) Η τοποθέτηση και η χρήση του προστατευτικού εξοπλισμού αναπνοής, από κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών, μέσα σε κλειστό, προσομοιωμένο περιβάλλον γεμάτο καπνό.

(γ) Λειτουργία θυρών και εξόδων. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών χειρίζεται και πράγματι ανοίγει όλες τις κανονικές θύρες και τις εξόδους κινδύνου για εκκένωση επιβατών σε αεροπλάνο ή σε αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική συσκευή, και

(2) Έγινε επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων εξόδων, όπως των παραθύρων στο θάλαμο διακυβέρνησης.

(δ) Εκπαίδευση στην εκκένωση με ολισθητήρες. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών εκτελεί κάθοδο από ολισθητήρα ο οποίος ευρίσκεται σε ύψος αντιπροσωπευτικό του ύψους που έχει το κατώφλι της εξόδου του κυρίου ορόφου του αεροπλάνου,

(2) Ο ολισθητήρας τοποθετείται σε αεροπλάνο ή αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική διάταξη.

(ε) Διαδικασίες εκκένωσης και άλλες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Η εκπαίδευση στην εκκένωση έκτακτης ανάγκης περιλαμβάνει την αναγνώριση προγραμματισμένων ή μη εκκενώσεων στο έδαφος ή το νερό. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει τον τρόπο με τον οποίο αναγνωρίζεται πότε οι έξοδοι δεν είναι δυνατό να χρησιμοποιηθούν ή πότε ο εξοπλισμός εκκένωσης δεν είναι δυνατόν να λειτουργήσει, και

(2) Κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών εκπαιδεύεται στην αντιμετώπιση των ακόλουθων:

(i) Πυρκαγιάς εν πτήσει, με ιδιαίτερη έμφαση στον εντοπισμό της πραγματικής πηγής της,

(ii) Σοβαρών αναταράξεων,

(iii) Αιφνίδιας αποσυμπίεσης, όπου συμπεριλαμβάνεται η χρήση του φορητού εξοπλισμού οξυγόνου από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, και

(iv) Άλλων καταστάσεων έκτακτης ανάγκης εν πτήσει.

(στ) Έλεγχος πλήθους. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι παρέχεται εκπαίδευση στην πρακτική πλευρά του ελέγχου πλήθους σε διάφορες καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, όπως απαιτείται από τον τύπο του αεροπλάνου.

(ζ) Αδυναμία εκπλήρωσης καθηκόντων από χειριστή. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών εκπαιδεύεται στη διαδικασία για αδυναμία εκπλήρωσης καθηκόντων από μέλος πληρώματος θαλάμου διακυβέρνησης, και πρέπει να χειρίζεται τους μηχανισμούς καθίσματος και ζωνών πρόσδεσης, εκτός εάν το ελάχιστο πλήρωμα διακυβέρνησης είναι μεγαλύτερο των δύο χειριστών. Η εκπαίδευση στη χρήση του συστήματος οξυγόνου των μελών πληρώματος διακυβέρνησης και στη χρήση των καταλόγων ελέγχου ενεργειών των μελών πληρώματος διακυβέρνησης, όπου απαιτείται από το SOP του αερομεταφορέα, πρέπει να γίνεται με πρακτική επίδειξη.

(η) Εξοπλισμός ασφάλειας. Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι σε κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών παρέχεται ρεαλιστική εκπαίδευση και επίδειξη, στη θέση και χρήση του εξοπλισμού ασφάλειας, που περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(1) Ολισθητήρες, και στην περίπτωση που φέρονται μη αυτοστηριζόμενοι ολισθητήρες, τη χρήση οποιωνδήποτε σχετικών σχοινιών,

(2) Σωσίβιες λέμβοι και ολισθαίνουσες σχεδίες, που περιλαμβάνουν τον εξοπλισμό που προσαρτάται, ή/και φέρεται στη βάρκα,

(3) Ατομικά σωσίβια γιλέκα, σωσίβια γιλέκα για βρέφη και επιπλέοντα κρεβατάκια,

(4) Αποκαλυπτόμενο σύστημα οξυγόνου,

(5) Οξυγόνο πρώτης βοήθειας,

(6) Πυροσβεστήρες,

(7) Πυροσβεστικός πέλεκυς ή λοστός,

(8) Φωτισμός έκτακτης ανάγκης που περιλαμβάνει φακούς,

(9) Εξοπλισμός επικοινωνίας, που περιλαμβάνει μεγάφωνα,

(10) Κυτία επιβίωσης που περιλαμβάνουν και τα περιεχόμενά τους,

(11) Πυροτεχνήματα (ισχύουσες ή αντιπροσωπευτικές συσκευές),

(12) Κυτία πρώτων βοηθειών, τα περιεχόμενά τους και ιατρικός εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης, και

(13) Άλλος εξοπλισμός ασφάλειας θαλάμου επιβατών ή συστήματα, εφόσον υπάρχουν.

(θ) Ενημέρωση επιβατών/ Επίδειξη ασφάλειας. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση περιλαμβάνει την προετοιμασία των επιβατών για κανονικές καταστάσεις και καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.285.

(ι) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλες οι κατάλληλες απαιτήσεις του JAR-OPS περιλαμβάνονται στην εκπαίδευση των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(ια) Ολοκληρωμένη Αξιοποίηση Πληρώματος (CRM). Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

(1) Κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών ολοκληρώνει την εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα που καλύπτει τα αντικείμενα εκπαίδευσης της Στήλης (α) του Πίνακα 1 στο Προσαρτήμα 2 στο JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015, στο επίπεδο που απαιτεί η Στήλη (γ), πριν γίνει επακόλουθη εκπαίδευση CRM για συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου ή/και η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση.

(2) Όταν μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών αναλαμβάνει μεταβατική εκπαίδευση σε άλλο τύπο αεροπλάνου, τα αντικείμενα εκπαίδευσης της Στήλης (α) του Πίνακα 1 στο Προσαρτήμα 2 στο JAR-OPS 1.1005/1.1010/1.1015, πρέπει να καλύπτονται στο επίπεδο που απαιτεί η Στήλη (δ), CRM συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου.

(3) Η εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα και το CRM συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου πρέπει να διεξάγονται από ένα τουλάχιστον εκπαιδευτή CRM πληρώματος θαλάμου επιβατών.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1015
Περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση
(Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1010/1.1015)
(Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005/1.1015/ 1.1020)
(Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005/1.1010/ 1.1015/1.1020)

(α) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση διεξάγεται από πρόσωπα που διαθέτουν τα κατάλληλα για αυτό προσόντα.

(β) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε 12 ημερολογιακούς μήνες, το πρόγραμμα επαναληπτικής εκπαίδευσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(1) Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, στις οποίες περιλαμβάνεται η περίπτωση αδυναμίας εκτέλεσης καθηκόντων από τον χειριστή,

(2) Διαδικασίες εγκατάλειψης του αεροπλάνου, όπου περιλαμβάνονται οι τεχνικές ελέγχου του πλήθους,

(3) Εκγύμναση κάθε μέλους του πληρώματος θαλάμου επιβατών στο άνοιγμα κανονικών θυρών και των εξόδων έκτακτης ανάγκης για την εκκένωση των επιβατών (touch drills),

(4) Θέση και χειρισμό του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, όπου συμπεριλαμβάνονται τα συστήματα παροχής οξυγόνου και η χρήση, από κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, σωσιβίων, φορητών συσκευών παροχής οξυγόνου και εξοπλισμού προστασίας της αναπνοής (Protective Breathing Equipment, PBE),

(5) Πρώτες βοήθειες και τα περιεχόμενα του (των) κυτίου(ων) πρώτων βοηθειών,

(6) Αποθήκευση αντικειμένων στο θάλαμο επιβατών,

(7) Διαδικασίες ασφάλειας (security),

(8) Επανεξέταση περιστατικών και ατυχημάτων, και

(9) Ολοκληρωμένη αξιοποίηση πληρώματος (CRM). Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση CRM πληροί τα ακόλουθα:

(i) Τα αντικείμενα εκπαίδευσης της Στήλης (α) του Πίνακα 1 στο Προσάρτημα 2 του JAR-OPS 1.1005/ 1.1010/ 1.1015, θα καλύπτονται εντός κύκλου τριών ετών στο επίπεδο που απαιτείται από τη Στήλη (ε), Ετήσια περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση CRM.

(ii) Ο προσδιορισμός και η εφαρμογή του εκπαιδευτικού προγράμματος τελούνται από εκπαιδευτή CRM πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(iii) Εφόσον η εκπαίδευση CRM προσφέρεται σε αυτόνομες ενότητες, θα παρέχεται από ένα τουλάχιστον εκπαιδευτή CRM πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(γ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι, για χρονικά διαστήματα τα οποία δεν υπερβαίνουν τα τρία χρόνια, η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση περιλαμβάνει επίσης:

(1) Τη λειτουργία και το άνοιγμα όλων των κανονικών θυρών και των εξόδων κινδύνου για την εκκένωση επιβατών, σε αεροσκάφος ή αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική συσκευή,

(2) Επίδειξη της λειτουργίας όλων των υπολοίπων εξόδων, συμπεριλαμβανομένων των παραθύρων του θαλάμου διακυβέρνησης,

(3) Την παροχή ρεαλιστικής και πρακτικής εκπαίδευσης, σε κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, στη χρήση όλου του εξοπλισμού πυρόσβεσης, συμπεριλαμβανομένου του προστατευτικού ιματισμού, ο οποίος είναι αντιπροσωπευτικός αυτού που υπάρχει στο συγκεκριμένο αεροσκάφος. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει:

(i) Την εξουδετέρωση μιας πυρκαγιάς τυπικής για το εσωτερικό του αεροπλάνου, από κάθε ένα μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, με εξαίρεση την περίπτωση της χρήσης των πυροσβεστήρων Halon, όπου αντί αυτού μπορεί να χρησιμοποιηθεί άλλο μέσο πυρόσβεσης, και

(ii) Την τοποθέτηση και χρήση του προστατευτικού εξοπλισμού αναπνοής μέσα σε ένα κλειστό, προσομοιωμένο περιβάλλον γεμάτο καπνό.

(4) Χρήση των πυροτεχνημάτων (ισχύουσα ή αντιπροσωπευτική συσκευή), και

(5) Κατά περίπτωση, επίδειξη της χρήσης σωσίβιας λέμβου ή ολισθαίνουσας σχεδίας.

(6) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών εκπαιδεύεται στη διαδικασία για την περίπτωση που μέλος πληρώματος διακυβέρνησης δεν είναι ικανό προς εκπλήρωση των καθηκόντων του, και στο χειρισμό των μηχανισμών καθίσματος και ζώνης ασφαλείας των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης, εκτός εάν το ελάχιστο πλήρωμα διακυβέρνησης είναι μεγαλύτερο των δύο χειριστών. Η εκπαίδευση στη χρήση του συστήματος οξυγόνου και των πινάκων ελέγχου ενεργειών του πληρώματος διακυβέρνησης, όπου απαιτείται από το SOP του αερομεταφορέα, θα τελείται με πρακτική επίδειξη.

(δ) Ο αερομεταφορέας εξασφαλίζει ότι κάθε σχετική αξίωση του παρόντος Κανονισμού περιλαμβάνεται στην εκπαίδευση των μελών του πληρώματος θαλάμου επιβατών.

Προσάρτημα 2 στο JAR-OPS 1.1005/ 1.1010/ 1.1015
Εκπαίδευση
(Βλέπε ACJ στο Προσάρτημα 2 στο JAR-OPS 1.1005/1.1010/ 1.1015)

(1) Το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να περιλαμβάνει τα αναλυτικά προγράμματα εκπαίδευσης CRM, καθώς και τη μεθοδολογία και ορολογία CRM.

(2) Ο Πίνακας 1 παρουσιάζει ποια στοιχεία του CRM πρέπει να περιλαμβάνονται σε κάθε τύπο εκπαίδευσης.

Πίνακας 1 Εκπαίδευση CRM:

<table>
<tr><th>Αντικείμενα Εκπαίδευσης</th><th>Εισαγωγικός κύκλος μαθημάτων CRM</th><th>Εκπαίδευση CRM του αερομεταφορέα</th><th>CRM συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου</th><th>Ετήσια περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση CRM</th><th>Κύκλος μαθημάτων προϊσταμένου μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών</th></tr>
<tr><td>(α)</td><td>(β)</td><td>(γ)</td><td>(δ)</td><td>(ε)</td><td>(στ)</td></tr>
<tr><td colspan="6">Γενικές αρχές</td></tr>
<tr><td>Ανθρώπινοι παράγοντες στην αεροπορία</td><td rowspan="3">Σε βάθος</td><td rowspan="3">Δεν απαιτείται</td><td rowspan="3">Δεν απαιτείται</td><td rowspan="3">Δεν απαιτείται</td><td rowspan="3">Επισκόπηση</td></tr>
<tr><td>Γενικές οδηγίες για αρχές και στόχους του CRM</td></tr>
<tr><td>Ανθρώπινες επιδόσεις και περιορισμοί</td></tr>
<tr><td colspan="6">Από την σκοπιά του ατόμου μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών</td></tr>
<tr><td>Συναίσθηση προσωπικότητας, ανθρώπινο λάθος και αξιοπιστία, στάσεις και συμπεριφορές, αυτοκριτική</td><td rowspan="5">Σε βάθος</td><td rowspan="5">Δεν απαιτείται</td><td rowspan="5">Δεν απαιτείται</td><td rowspan="5">Επισκόπηση (τριετής κύκλος)</td><td rowspan="5">Δεν απαιτείται</td></tr>
<tr><td>Άγχος και διαχείριση άγχους</td></tr>
<tr><td>Κόπωση και επαγρύπνηση</td></tr>
<tr><td>Επιβολή</td></tr>
<tr><td>Συναίσθηση περιστάσεων, άντληση και επεξεργασία πληροφοριών</td></tr>
<tr><td colspan="6">Από την σκοπιά όλου του πληρώματος του αεροπλάνου</td></tr>
<tr><td>Πρόληψη και ανίχνευση λάθους</td><td rowspan="8">Δεν απαιτείται</td><td rowspan="7">Σε Βάθος</td><td rowspan="7">Σχετική με τον τύπο(ους)</td><td rowspan="8">Επισκόπηση (τριετής κύκλος)</td><td rowspan="8">Ενδυνάμωση (σχετική με τα καθήκοντα του Προϊσταμένου μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών</td></tr>
<tr><td>Συναίσθηση των κοινών περιστάσεων, άντληση και επεξεργασία πληροφοριών</td></tr>
<tr><td>Διαχείριση φόρτου εργασίας</td></tr>
<tr><td>Αποτελεσματική επικοινωνία και συντονισμός μεταξύ όλων των μελών του πληρώματος, περιλαμβανομένου του πληρώματος διακυβέρνησης καθώς και του άπειρου πληρώματος θαλάμου επιβατών, πολιτισμικές διαφορές</td></tr>
<tr><td>Ηγετικές ικανότητες, συνεργασία, συμπεριφορά ομάδας, λήψη αποφάσεων, εκπροσώπηση</td></tr>
<tr><td>Ατομικές και ομαδικές ευθύνες, λήψη αποφάσεων και δράση</td></tr>
<tr><td>Εντοπισμός και διαχείριση των ανθρώπινων παραγόντων των επιβατών: έλεγχος πλήθους, άγχος επιβατών, διαχείριση εντάσεων, ιατρικοί παράγοντες</td></tr>
<tr><td>Ιδιαιτερότητες σχετικές με τον τύπο του αεροπλάνου (στενής/ ευρείας ατράκτου, απλά/ πολυεπίπεδα), σύνθεση πληρωμάτων διακυβέρνησης και θαλάμου επιβατών και αριθμός επιβατών</td><td>Δεν απαιτείται</td><td>Σε Βάθος</td></tr>
</table>

Από την σκοπιά του αερομεταφορέα και του οργανισμού					
Καλλιέργεια συνείδησης ασφαλείας της εταιρείας, SOPs, οργανωτικοί παράγοντες, παράγοντες που συνδέονται με τον τύπο της πτητικής λειτουργίας	Δεν απαιτείται	Σε βάθος	Σχετική με τον τύπο(ους)	Επισκόπηση (τρίτης κύκλος)	Ενδυνάμωση (σχετική με τα καθήκοντα του Προϊστάμενου μέλους πληρώματος θαλάμου επιβατών)
Αποτελεσματική επικοινωνία και συντονισμός με άλλο επιχειρησιακό προσωπικό και τις υπηρεσίες εδάφους					
Συμμετοχή σε περιστατικό ασφάλειας θαλάμου επιβατών και αναφορά ατυχήματος					
Μελέτες βασισμένες σε περιπτώσεις (Βλέπε σημείωση)		Απαιτείται		Απαιτείται	

Σημείωση: Στη στήλη (δ), εάν δεν υπάρχουν μελέτες βασισμένες σε περιπτώσεις σχετικές με τον τύπο του αεροπλάνου, τότε θα χρησιμοποιούνται μελέτες βασισμένες σε περιπτώσεις σχετικές με την κλίμακα και τον τύπο της πτητικής λειτουργίας.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1020
Εκπαίδευση επαναδιάθεσης
(Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1005/ 1.1010/ 1.1015/ 1.1020 – Εκπαιδευτικές μέθοδοι)

α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η εκπαίδευση επαναδιάθεσης διεξάγεται από πρόσωπα που έχουν τα κατάλληλα προσόντα και, για κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών, περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

(1) Διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που περιλαμβάνουν αδυναμία εκπλήρωσης καθηκόντων από χειριστή,

(2) Διαδικασίες εκκένωσης που περιλαμβάνουν τεχνικές ελέγχου του πλήθους,

(3) Τη λειτουργία και το πραγματικό άνοιγμα όλων των εξόδων, κανονικών και έκτακτης ανάγκης, για την εκκένωση των επιβατών σε αεροπλάνο ή αντιπροσωπευτική εκπαιδευτική συσκευή,

(4) Επίδειξη της λειτουργίας όλων των άλλων εξόδων που περιλαμβάνει τα παράθυρα του πιλοτηρίου, και

(5) Τη θέση και χειρισμό του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, που περιλαμβάνει τα συστήματα οξυγόνου, και την εφαρμογή των σωσίβιων γιλέκων, του φορητού οξυγόνου και του εξοπλισμού προστασίας αναπνοής.

JAR-OPS 1.1040
Γενικές κανόνες για εγχειρίδια
πτητικής εκμετάλλευσης

(α) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιέχει όλες τις οδηγίες και πληροφορίες που είναι απαραίτητες για την εκτέλεση των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού.

(β) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το περιεχόμενο του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης, που περιλαμβάνει όλες τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις, δεν παραβαίνει τους όρους που περιέχονται στο Πιστοποιητικό Αερομεταφορέα (AOC) ή οποιουσδήποτε ισχύοντες κανονισμούς, και είναι αποδεκτό ή κατά περίπτωση εγκεκριμένο, από την Αρχή. (Βλέπε IEM OPS 1.1040(β)).

(γ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να συντάσσει Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης στην Αγγλική γλώσσα, εκτός εάν άλλως εγκρίνεται από την Αρχή ή την εθνική νομοθεσία. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας μπορεί να μεταφράζει και να χρησιμοποιεί το εν λόγω εγχειρίδιο, ή μέρη αυτού, σε άλλη γλώσσα. (Βλέπε IEM OPS 1.1040(γ)).

(δ) Εφόσον καθίσταται αναγκαία η σύνταξη νέων Εγχειριδίων Πτητικής Εκμετάλλευσης ή σημαντικών μερών/ τόμων αυτών, ο αερομεταφορέας οφείλει να συμμορφώνεται με την υποπαράγραφο (γ) ανωτέρω. Σε κάθε άλλη περίπτωση, ο αερομεταφορέας πρέπει να συμμορφώνεται με την υποπαράγραφο (γ) ανωτέρω, το συντομότερο δυνατόν και σε καμιά περίπτωση αργότερα από την 1η Δεκεμβρίου 2000.

(ε) Ο αερομεταφορέας μπορεί να εκδίδει το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης σε χωριστούς τόμους.

(στ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το επιχειρησιακό προσωπικό έχει ευχερή πρόσβαση σε αντίγραφο κάθε μέρους του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που σχετίζεται με τα καθήκοντά του. Επιπλέον, ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει στα μέλη του πληρώματος ατομικό αντίτυπο ή τμήματα από τα μέρη Α και Β του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης που είναι σχετικά για προσωπική μελέτη.

(ζ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης τροποποιείται ή αναθεωρείται έτσι ώστε οι οδηγίες και οι πληροφορίες που περιέχονται σε αυτό να τηρούνται ενήμερες. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το επιχειρησιακό προσωπικό ενημερώνεται σχετικά με αλλαγές που αφορούν τα καθήκοντά του.

(η) Κάθε κάτοχος Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης ή κατάλληλων μερών αυτού, πρέπει να το τηρεί ενήμερο με τις τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις που παρέχονται από τον αερομεταφορέα.

(θ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να θέτει στη διάθεση της Αρχής τις προτιθέμενες τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις πριν από την ημερομηνία θέσης τους σε ισχύ. Όταν η τροποποίηση αφορά οποιοδήποτε μέρος του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης το οποίο πρέπει να εγκριθεί σύμφωνα με το JAR-OPS, η έγκριση αυτή πρέπει να χορηγείται πριν τεθεί σε ισχύ η τροποποίηση. Όταν απαιτούνται άμεσες τροποποιήσεις ή αναθεωρήσεις για λόγους ασφαλείας, αυτές μπορούν να δημοσιεύονται και ισχύουν πάραυτα, υπό τον όρο ότι έχει υποβληθεί αίτημα για κάθε απαιτούμενη έγκριση.

(ι) Ο αερομεταφορέας πρέπει να ενσωματώνει όλες τις τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις που απαιτούνται από την Αρχή.

(ια) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι πληροφορίες λαμβάνονται από εγκεκριμένα έγγραφα, καθώς και κάθε τροποποίηση τέτοιων εγκεκριμένων εγγράφων, αντικατοπτρίζεται σωστά στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης και ότι το εγχειρίδιο αυτό δεν περιέχει πληροφορίες που έρχονται σε αντίθεση με οποιοδήποτε εγκεκριμένο έγγραφο. Ωστόσο, η απαίτηση αυτή δεν απαγορεύει στον αερομεταφορέα να χρησιμοποιεί πιο περιοριστικά στοιχεία και διαδικασίες.

(ιβ) Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα περιεχόμενα του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης παρουσιάζονται σε τέτοια μορφή ώστε να είναι δυνατή η ευχερής χρήση τους. Ο σχεδιασμός του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης πρέπει να συμμορφώνεται με τις αρχές ανθρωπίνων παραγόντων.

(ιγ) Η Αρχή μπορεί να επιτρέπει στον αερομεταφορέα να παρουσιάζει το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης ή μέρη αυτού σε μορφή διαφορετική από την έντυπη. Στις περιπτώσεις αυτές, πρέπει να διασφαλίζεται ένα αποδεκτό επίπεδο ευχερούς πρόσβασης, χρηστικότητας και αξιοπιστίας.

(ιδ) Η χρήση συντετμημένης μορφής του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης δεν απαλλάσσει τον αερομεταφορέα από τις απαιτήσεις του JAR-OPS 1.1030.

Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1045
Περιεχόμενα εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης
(Βλέπε ΙΕΜ στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.1045)

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

Α. ΓΕΝΙΚΑ/ΒΑΣΙΚΑ

0 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΑΙ ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

0.1 Εισαγωγή

(α) Δήλωση ότι το εγχειρίδιο συμμορφώνεται προς όλους τους ισχύοντες κανονισμούς και με τους όρους και τις προϋποθέσεις του σχετικού πιστοποιητικού αερομεταφορέα (AOC).

(β) Δήλωση ότι το εγχειρίδιο περιέχει επιχειρησιακές οδηγίες με τις οποίες πρέπει να συμμορφώνεται το αρμόδιο προσωπικό.

(γ) Κατάλογο και σύντομη περιγραφή των διαφόρων τμημάτων, των περιεχομένων τους, του πεδίου εφαρμογής και χρήσης.

(δ) Επεξηγήσεις και ορισμούς όρων και λέξεων που είναι απαραίτητες για τη χρήση του εγχειριδίου.

0.2 Σύστημα τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων

(α) Λεπτομέρειες για το ποιος είναι υπεύθυνος(οι) για την έκδοση και την εισαγωγή τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων.

(β) Καταγραφή τροποποιήσεων και αναθεωρήσεων, με ημερομηνίες καταχώρισης και θέσης σε ισχύ.

(γ) Δήλωση ότι δεν επιτρέπονται χειρόγραφες τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις, εκτός από τις περιστάσεις που απαιτούν άμεση τροποποίηση ή αναθεώρηση προς όφελος της ασφάλειας.

(δ) Περιγραφή του συστήματος σημειώσεων στις σελίδες και των ημερομηνιών που τίθενται σε ισχύ.

(ε) Κατάλογο των έγκυρων σελίδων.

(στ) Σχόλια για τις αλλαγές (επί σελίδων κειμένου και, εφόσον είναι δυνατόν, επί γραφικών παραστάσεων και διαγραμμάτων).

(ζ) Προσωρινές αναθεωρήσεις.

(η) Περιγραφή του συστήματος διανομής για τα εγχειρίδια, τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις.

1 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

1.1 Οργανωτική δομή. Περιγραφή της οργανωτικής δομής, που περιλαμβάνει το γενικό οργανόγραμμα της εταιρείας και το οργανόγραμμα του Τμήματος Πτητικής Εκμετάλλευσης. Το οργανόγραμμα πρέπει να απεικονίζει τη σχέση μεταξύ του Τμήματος Πτητικής Εκμετάλλευσης και των άλλων Τμημάτων της εταιρείας. Ειδικότερα, πρέπει να φαίνονται οι γραμμές ιεραρχίας και αναφορών όλων των Διευθύνσεων, Τμημάτων κ.λ.π., που σχετίζονται με την ασφάλεια της πτητικών λειτουργιών.

1.2 Διορισμένοι αρμόδιοι διευθυντές. Το όνομα κάθε διορισμένου αρμοδίου διευθυντή, υπεύθυνου για τις πτητικές λειτουργίες, το σύστημα συντήρησης, την εκπαίδευση των πληρωμάτων και της επίγειας εξυπηρέτησης, όπως καθορίζεται στο JAR-OPS 1.175(θ). Πρέπει να περιλαμβάνεται περιγραφή των καθηκόντων και ευθυνών αυτών.

1.3 Ευθύνες και καθήκοντα του προσωπικού διαχείρισης πτητικών λειτουργιών. Περιγραφή των καθηκόντων, ευθυνών και εξουσιών του προσωπικού διαχείρισης πτητικών λειτουργιών που αφορούν την ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών και τη συμμόρφωση με τους ισχύοντες κανονισμούς.

1.4 Εξουσίες, καθήκοντα και ευθύνες του κυβερνήτη. Δήλωση που καθορίζει τις εξουσίες, καθήκοντα και ευθύνες του κυβερνήτη.

1.5 Καθήκοντα και ευθύνες μελών του πληρώματος εκτός του κυβερνήτη.

2 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΑΙ ΕΠΟΠΤΕΙΑ

2.1 Εποπτεία της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα. Περιγραφή του συστήματος εποπτείας της πτητικής λειτουργίας από τον αερομεταφορέα (βλέπε JAR-OPS 1.175(ζ)). Η περιγραφή αυτή πρέπει να καταδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο εποπτεύονται η ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών και τα προσόντα του προσωπικού. Συγκεκριμένα, είναι υποχρεωτική η περιγραφή των διαδικασιών που σχετίζονται με τα ακόλουθα θέματα:

(α) Ισχύ πτυχίου και προσόντων,

(β) Επάρκεια του επιχειρησιακού προσωπικού, και

(γ) Έλεγχο, ανάλυση και φύλαξη αρχείων, εγγράφων πτήσης, πρόσθετων πληροφοριών και στοιχείων.

2.2 Σύστημα έκδοσης πρόσθετων επιχειρησιακών οδηγιών και πληροφοριών. Περιγραφή κάθε συστήματος έκδοσης πληροφοριών, οι οποίες ενδεχομένως είναι

επιχειρησιακής φύσεως, αλλά είναι συμπληρωματικές εκείνων του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης. Η εφαρμογή των εν λόγω πληροφοριών και οι ευθύνες για την έκδοσή τους, πρέπει να περιλαμβάνεται.

2.3 Πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων. Περιγραφή των βασικών πλευρών του προγράμματος ασφαλείας πτήσεων.

2.4 Επιχειρησιακό έλεγχο. Περιγραφή των διαδικασιών και ευθυνών που είναι αναγκαίες για την άσκηση επιχειρησιακού ελέγχου στο πλαίσιο της ασφαλείας πτήσεων.

2.5 Εξουσίες της Αρχής. Περιγραφή των εξουσιών της Αρχής και καθοδήγηση του επιτελείου για το πώς να διευκολύνουν τις επιθεωρήσεις από προσωπικό της Αρχής.

3 ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΟΙΟΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ

Περιγραφή του συστήματος ποιοτικού ελέγχου που έχει υιοθετηθεί και που περιλαμβάνει τουλάχιστον:

(α) Πολιτική ποιοτικού ελέγχου,

(β) Περιγραφή της οργάνωσης του συστήματος ποιοτικού ελέγχου, και

(γ) Κατανομή καθηκόντων και ευθυνών.

4 ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

4.1 Σύνθεση πληρώματος. Επεξήγηση της μεθόδου προσδιορισμού της σύνθεση των πληρωμάτων, λαμβάνοντας υπόψη τα ακόλουθα:

(α) Τον τύπο του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται,

(β) Την περιοχή και τον τύπο της εκτελούμενης πτητικής λειτουργίας,

(γ) Τη φάση της πτήσης,

(δ) Την απαίτηση ελάχιστου πληρώματος και την προγραμματισμένη περίοδο πτητικής απασχόλησης,

(ε) Την πείρα (συνολική επί του τύπου), προσφατότητα και προσόντα των μελών του πληρώματος, και

(στ) Τον ορισμό του κυβερνήτη και, εφόσον απαιτείται από τη διάρκεια της πτήσης, των διαδικασιών αντικατάστασης του κυβερνήτη ή άλλων μελών του πληρώματος διακυβέρνησης. (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.940).

(ζ) Τον ορισμό προϊσταμένου μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών και, εφόσον απαιτείται από τη διάρκεια της πτήσης, των διαδικασιών σχετικά με την αντικατάσταση του προϊσταμένου μελών πληρώματος θαλάμου επιβατών ή οποιουδήποτε άλλου μέλους του πληρώματος πτήσης.

4.2 Ορισμό του κυβερνήτη. Οι κανόνες που εφαρμόζονται για τον ορισμό του κυβερνήτη.

4.3 Αδυναμία εκπλήρωσης των καθηκόντων πληρώματος διακυβέρνησης. Οδηγίες σχετικά με τη μεταβίβαση της εξουσίας σε περίπτωση αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων πληρώματος διακυβέρνησης.

4.4 Χειρισμός περισσότερων του ενός τύπων. Δήλωση που προσδιορίζει ποια αεροπλάνα θεωρούνται του ιδίου τύπου για σκοπούς:

(α) Προγραμματισμού πληρώματος διακυβέρνησης, και

(β) Προγραμματισμού πληρώματος θαλάμου επιβατών.

5 ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ

5.1 Περιγραφή των απαιτούμενων πτυχίων, ειδικοτήτων, προσόντων/ ικανοτήτων (π.χ. για διαδρομές και αεροδρόμια), πείρας, εκπαίδευσης, ελέγχων και προσφατότητας στο πλαίσιο της άσκησης των καθηκόντων του επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο τύπος του αεροπλάνου, το είδος της πτητικής λειτουργίας και η σύνθεση του πληρώματος.

5.2 Πλήρωμα πτήσης.

(α) Κυβερνήτης.

(β) Χειριστής που αντικαθιστά τον κυβερνήτη.

(γ) Συγκυβερνήτης.

(δ) Χειριστής υπό επιτήρηση.

(ε) Χειριστής πίνακα συστημάτων.

(στ) Χειρισμός περισσοτέρων του ενός τύπων ή παραλλαγών.

5.3 Πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

(α) Προϊστάμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(β) Μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(i) Απαιτούμενο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών.

(ii) Πρόσθετο μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών και μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τη διάρκεια πτήσεων εξοικείωσης.

(γ) Εκτέλεση καθηκόντων σε περισσότερους του ενός τύπου ή παραλλαγές.

5.4 Προσωπικό εκπαίδευσης, ελέγχου και εποπτείας.

(α) Για πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης.

(β) Για πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

5.5 Άλλο επιχειρησιακό προσωπικό.

6 ΠΡΟΦΥΛΑΞΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΥΓΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

6.1 Προφυλάξεις για την υγεία του πληρώματος. Οι σχετικοί κανονισμοί και καθοδήγηση στα μέλη του πληρώματος σχετικά με την υγεία, που περιλαμβάνουν:

(α) Οινόπνευμα και άλλα ηδύποτα που προκαλούν κατάσταση μέθης,

(β) Ναρκωτικές ουσίες,

(γ) Φάρμακα,

(δ) Υπνωτικά δισκία,

(ε) Φαρμακευτικά σκευάσματα,

(στ) Εμβολιασμούς,

(ζ) Καταδύσεις σε μεγάλο βάθος,

(η) Αιμοδοσία,

(θ) Προφυλάξεις σχετικά με τη λήψη τροφής πριν από και κατά τη διάρκεια της πτήσης,

(ι) Ύπνο και ανάπαυση, και

(ια) Χειρουργικές επεμβάσεις.

7 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ

7.1 Περιορισμοί χρόνου πτήσης και απασχόλησης και απαιτήσεις ανάπαυσης. Το πρόγραμμα που έχε καταρτίσει ο αερομεταφορέας σύμφωνα με το Τμήμα ΙΖ (ή τις ισχύουσες εθνικές απαιτήσεις μέχρι το χρόνο υιοθέτησης του Τμήματος ΙΖ).

7.2 Υπερβάσεις των περιορισμών χρόνου πτήσης και απασχόλησης ή/και μειώσεις των περιόδων ανάπαυσης. Προϋποθέσεις υπό τις οποίες μπορεί να πραγματοποιηθεί υπέρβαση του χρόνου πτήσης και απασχόλησης, ή μείωση των περιόδων ανάπαυσης, καθώς και διαδικασίες που εφαρμόζονται για την αναφορά αυτών των μεταβολών.

8 ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

8.1 Οδηγίες προετοιμασίας πτήσης. Εφαρμόζονται ανάλογα με την πτητική λειτουργία:

8.1.1 Ελάχιστα απόλυτα ύψη πτήσης. Περιγραφή της μεθόδου προσδιορισμού και εφαρμογής των ελαχίστων απολύτων υψών, που περιλαμβάνει:

(α) Διαδικασία καθορισμού των ελαχίστων απολύτων υψών/ επιπέδων πτήσης για πτήσεις VFR, και

(β) Διαδικασία καθορισμού των ελαχίστων απολύτων υψών/ επιπέδων πτήσης για πτήσεις IFR.

8.1.2 Κριτήρια και ευθύνες για την εξουσιοδότηση χρήσης αεροδρομίων, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών απαιτήσεων των Τμημάτων Δ, Ε, ΣΤ, Ζ, Η, Θ και Ι.

8.1.3 Μέθοδοι καθορισμού των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου. Η μέθοδος θέσπισης των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου για πτήσεις IFR σύμφωνα με το Τμήμα Ε του JAR-OPS 1. Πρέπει να γίνεται αναφορά στις διαδικασίες προσδιορισμού της ορατότητας ή/και της οπτικής απόστασης διαδρόμου (RVR), καθώς της εφαρμογής της πραγματικής ορατότητας που διακρίνουν οι χειριστές, της αναφερόμενης ορατότητας και της αναφερόμενης οπτικής απόστασης διαδρόμου.

8.1.4 Επιχειρησιακά ελάχιστα κατά τη διαδρομή για πτήσεις VFR ή τμήματα VFR μιας πτήσεως και, όπου χρησιμοποιούνται μονοκινητήρια αεροπλάνα, οδηγίες για την επιλογή διαδρομής ανάλογα με τη διαθεσιμότητα επιφανειών που επιτρέπουν ασφαλή αναγκαστική προσγείωση.

8.1.5 Παρουσίαση και εφαρμογή των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου και διαδρομής.

8.1.6 Ερμηνεία των μετεωρολογικών πληροφοριών. Επεξηγηματική ύλη για την αποκωδικοποίηση των μετεωρολογικών προγνώσεων και δελτίων, που αφορούν την περιοχή επιχειρήσεων, που περιλαμβάνει την ερμηνεία των συμβατικών εκφράσεων.

8.1.7 Προσδιορισμός των φερομένων ποσοτήτων καυσίμου, λαδιού και μίγματος νερού/ μεθανόλης. Οι μέθοδοι βάσει των οποίων προσδιορίζονται και παρακολουθούνται εν πτήσει οι ποσότητες καυσίμου, λαδιού και μίγματος νερού/ μεθανόλης που θα φέρονται. Το τμήμα αυτό πρέπει επίσης να περιλαμβάνει οδηγίες σχετικά με τη μέτρηση και τη διανομή των υγρών που φέρονται στο αεροπλάνο. Οι εν λόγω οδηγίες πρέπει να λαμβάνουν υπόψη όλα τα τυχαία γεγονότα που είναι πιθανόν να αντιμετωπισθούν στην πτήση, περιλαμβανομένης της πιθανότητας επανασχεδιασμού εν πτήσει και της βλάβης ενός ή περισσότερων συστημάτων ισχύος του αεροπλάνου. Πρέπει επίσης να περιγράφεται το σύστημα τήρησης αρχείων σχετικά με το καύσιμο και το λάδι.

8.1.8 Μάζα και κέντρο βάρους. Οι γενικές αρχές μάζας και κέντρου βάρους περιλαμβάνουν:

(α) Ορισμούς,

(β) Μεθόδους, διαδικασίες και ευθύνες σχετικά με την προετοιμασία και αποδοχή των υπολογισμών μάζας και κέντρου βάρους,

(γ) Την πολιτική χρήσης σταθερών ή/και πραγματικών μαζών,

(δ) Τη μέθοδο προσδιορισμού της ισχύουσας μάζας επιβατών, αποσκευών και φορτίου,

(ε) Τις ισχύουσες μάζες επιβατών και αποσκευών για διαφορετικούς τύπους πτητικής λειτουργίας και τύπους αεροπλάνων,

(στ) Γενικές οδηγίες και πληροφορίες απαραίτητες για την επαλήθευση των διαφόρων τύπων χρησιμοποιούμενων εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης,

(ζ) Διαδικασίες αλλαγών τελευταίας στιγμής,

(η) Το ειδικό βάρος του καυσίμου, λαδιού και μίγματος νερού/ μεθανόλης, και

(θ) Πολιτική/ διαδικασίες κατανομής θέσεων επιβατών.

8.1.9 Σχέδιο πτήσεως ATS. Διαδικασίες και ευθύνες σχετικά με την προετοιμασία και την υποβολή σχεδίου πτήσης υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας. Οι παράγοντες που πρέπει να ληφθούν υπόψη περιλαμβάνουν τους τρόπους υποβολής τόσο μεμονωμένων όσο και επαναλαμβανόμενων σχεδίων πτήσης.

8.1.10 Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης. Διαδικασίες και ευθύνες σχετικά με την προετοιμασία και αποδοχή του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης. Η χρήση του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης πρέπει να περιγράφεται και να περιλαμβάνονται δείγματα των χρησιμοποιούμενων μορφών επιχειρησιακού σχεδίου πτήσης.

8.1.11 Τεχνικό μητρώο αεροπλάνου του αερομεταφορέα. Πρέπει να περιγράφονται τόσο οι ευθύνες και η χρήση του τεχνικού μητρώου αεροπλάνου του αερομεταφορέα, και να περιλαμβάνονται δείγματα των χρησιμοποιούμενων μορφών.

8.1.12 Κατάλογο φερομένων εγγράφων, εντύπων και πρόσθετων πληροφοριών.

8.2 Οδηγίες Επίγειας Εξυπηρέτησης

8.2.1 Διαδικασίες εφοδιασμού καυσίμου. Περιγραφή των διαδικασιών εφοδιασμού καυσίμου, που περιλαμβάνει:

(α) Τις προφυλάξεις ασφαλείας κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού και αφαίρεσης καυσίμων, περιλαμβανομένης της APU όταν λειτουργεί ή όταν περιστρέφεται στροβιλοκινητήρας με ενεργοποιημένο το σύστημα πέδης ελίκων,

(β) Ανεφοδιασμό και αφαίρεση καυσίμων κατά την επιβίβαση, την παραμονή εντός του αεροπλάνου και την αποβίβαση επιβατών, και

(γ) Τις προφυλάξεις που πρέπει να λαμβάνονται προκειμένου να αποφεύγεται η ανάμιξη καυσίμων.

8.2.2 Διαδικασίες εξυπηρέτησης που σχετίζονται με την ασφάλεια αεροπλάνου, επιβατών και τη διαχείριση φορτίου. Περιγραφή των διαδικασιών εξυπηρέτησης που θα χρησιμοποιούνται κατά την κατανομή των θέσεων, την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών, καθώς και κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση του αεροπλάνου. Πρέπει επίσης να προσδιορίζονται περαιτέρω διαδικασίες που αποσκοπούν στη επίτευξη όρων ασφαλείας, για όσο χρονικό διάστημα το αεροπλάνο παραμένει στο χώρο στάθμευσης. Οι διαδικασίες εξυπηρέτησης πρέπει να περιλαμβάνουν:

(α) Παιδιά/νήπια, ασθενείς επιβάτες και άτομα με μειωμένη κινητικότητα,

(β) Μεταφορά ανεπιθύμητων επιβατών, απελαθέντων ή προσώπων υπό κράτηση,

(γ) Επιτρεπόμενο μέγεθος και βάρος χειραποσκευών,

(δ) Φόρτωση και ασφάλιση αντικειμένων στο αεροπλάνου,

(ε) Ειδικά φορτία και ταξινόμηση διαμερισμάτων φορτίου,

(στ) Προσδιορισμό θέσης του εξοπλισμού εδάφους,

(ζ) Λειτουργία των θυρών του αεροπλάνου,

(η) Ασφάλεια στο χώρο στάθμευσης, περιλαμβανομένης της πρόληψης πυρκαγιάς, και στις περιοχές εκτόνωσης αερίων και αναρρόφησης,

(θ) Διαδικασίες εκκίνησης, αναχώρησης από το χώρο στάθμευσης και άφιξης, περιλαμβανομένων των λειτουργιών ώσης προς τα πίσω και ρυμούλκησης,

(ι) Εξυπηρέτηση αεροπλάνων,

(ια) Έγγραφα και έντυπα σχετικά με την εξυπηρέτηση αεροπλάνων, και

(ιβ) Πολλαπλή κατάληψη θέσεων του αεροπλάνου.

8.2.3 Διαδικασίες σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης. Διαδικασίες βάσει των οποίων διασφαλίζεται η άρνηση επιβίβασης σε πρόσωπα που τελούν εμφανώς υπό την επήρεια μέθης, ή υποδηλώνουν με τη συμπεριφορά ή την εμφάνισή τους, ότι τελούν υπό την επήρεια φαρμάκων, εκτός εάν πρόκειται για ασθενείς υπό κατάλληλη αγωγή.

8.2.4 Αποπαγοποίηση και αντιπαγοποίηση στο έδαφος. Περιγραφή της πολιτικής και των διαδικασιών αποπαγοποίησης και αντιπαγοποίησης αεροπλάνων στο έδαφος. Οι εν λόγω πολιτική και διαδικασίες πρέπει να περιλαμβάνουν περιγραφές των τύπων και των επιπτώσεων παγοποίησης και άλλων μορφών κατάλοιπων σε αεροπλάνα ενώ αυτά είναι ακινητοποιημένα, κατά τη διάρκεια ελιγμών στο έδαφος και κατά την απογείωση. Επιπλέον, πρέπει να παρέχεται περιγραφή των τύπων των υγρών που χρησιμοποιούνται, που περιλαμβάνει:

(α) Κατοχυρωμένες ή εμπορικές επωνυμίες,

(β) Χαρακτηριστικά,

(γ) Επιπτώσεις στις επιδόσεις του αεροπλάνου,

(δ) Χρόνο δράσης, και

(ε) Προφυλάξεις κατά τη χρήση.

8.3 Διαδικασίες πτήσης

8.3.1 Πολιτική VFR/IFR. Περιγραφή της πολιτικής σχετικά με άδεια εκτέλεσης πτήσεων υπό VFR, ή απαίτηση εκτέλεσης πτήσεων υπό IFR, ή αλλαγής από το ένα στο άλλο.

8.3.2 Διαδικασίες ναυτιλίας. Περιγραφή όλων των διαδικασιών ναυτιλίας που σχετίζονται με τον τύπο(ους) και τηνπεριοχή(ές) πτητικής λειτουργίας. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:

(α) Οι κανονικές διαδικασίες ναυτιλίας, περιλαμβανομένης της πολιτικής για διενέργεια ανεξάρτητων διασταυρωτικών ελέγχων των καταχωρήσεων που εισάγονται μέσω πληκτρολογίου σε περίπτωση που αυτές επηρεάζουν το ίχνος πτήσης που πρόκειται να ακολουθήσει το αεροπλάνο,

(β) Η ναυτιλία MNPS και POLAR, καθώς και η ναυτιλία σε άλλες καθορισμένες περιοχές,

(γ) Η RNAV,

(δ) Ο επανασχεδιασμός εν πτήσει,

(ε) Οι διαδικασίες για το ενδεχόμενο υποβάθμισης συστημάτων, και

(στ) Τα RVSM.

8.3.3 Διαδικασίες ρύθμισης υψομέτρου, που περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση,

- υψόμετρα στο μετρικό σύστημα και πίνακες μετατροπής

και

- λειτουργικές διαδικασίες QFE.

8.3.4 Διαδικασίες συστήματος συνέγερσης υψομέτρου.

8.3.5 Διαδικασίες συστήματος προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους και σύστημα προειδοποίησης αποφυγής εδάφους. Διαδικασίες και οδηγίες που απαιτούνται για την αποφυγή ελεγχόμενης πτήσης προς το έδαφος, που περιλαμβάνουν περιορισμούς μέγιστου βαθμού καθόδου πλησίον της επιφάνειας (οι σχετικές απαιτήσεις εκπαίδευσης καλύπτονται στο Δ.2.1).

8.3.6 Πολιτική και διαδικασίες για τη χρήση του TCAS/ ACAS.

8.3.7 Πολιτική και διαδικασίες σχετικά με τη διαχείριση των καυσίμων εν πτήσει.

8.3.8 Δυσμενείς και ενδεχομένως επικίνδυνες ατμοσφαιρικές συνθήκες. Διαδικασίες πτητικής λειτουργίας ή/και αποφυγής δυσμενών και ενδεχομένως επικίνδυνων ατμοσφαιρικών συνθηκών, που περιλαμβάνουν:

(α) Καταιγίδες,

(β) Συνθήκες παγοποίησης,

(γ) Αναταράξεις,

(δ) Διατμητικό άνεμο,

(ε) Αεροχείμαρο,

(στ) Νέφη ηφαιστιακής τέφρας,

(ζ) Ισχυρή κατακρύμνηση,

(η) Αμμοθύελλες,

(θ) Ρεύματα ανέμου σε ορεινούς όγκους, και

(ι) Σημαντικές αναστροφές θερμοκρασίας.

8.3.9 Απόρρευμα ανατάραξης. Κριτήρια διαχωρισμού απορρεύματος ανατάραξης, λαμβανομένων υπόψη των τύπων αεροπλάνου, των συνθηκών ανέμου και της τοποθεσίας του διαδρόμου.

8.3.10 Μέλη του πληρώματος στις θέσεις τους. Απαιτήσεις σχετικά με την κάλυψη από τα μέλη του πληρώματος των καθορισμένων θέσεων ή καθισμάτων τους, κατά τη διάρκεια των διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο προς το συμφέρον της ασφαλείας, και επίσης περιλαμβάνει διαδικασίες για ελεγχόμενη ανάπαυση στο πιλοτήριο.

8.3.11 Χρήση ζωνών ασφαλείας για πλήρωμα και επιβάτες. Απαιτήσεις χρήσης ζωνών ασφαλείας ή/και ιμάντων πρόσδεσης από τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες κατά τη διάρκεια των διαφόρων φάσεων της πτήσης ή οποτεδήποτε κρίνεται αναγκαίο προς το συμφέρον της ασφαλείας.

8.3.12 Είσοδος στο πιλοτήριο. Προϋποθέσεις εισόδου στο πιλοτήριο προσώπων που δεν ανήκουν στο πλήρωμα διακυβέρνησης. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνεται η πολιτική σχετικά με την είσοδο επιθεωρητών της Αρχής.

8.3.13 Χρήση κενών θέσεων πληρώματος. Προϋποθέσεις και διαδικασίες σχετικά με τη χρήση κενών θέσεων πληρώματος.

8.3.14 Αδυναμία εκπλήρωσης καθηκόντων των μελών πληρώματος. Διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται στην περίπτωση αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων μελών του πληρώματος εν πτήσει. Πρέπει να περιλαμβάνονται παραδείγματα μορφών αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων και των μεθόδων προσδιορισμού τους.

8.3.15 Απαιτήσεις ασφαλείας θαλάμου επιβατών. Οι σχετικές διαδικασίες καλύπτουν:

(α) Την προετοιμασία του θαλάμου επιβατών για την πτήση, τις απαιτήσεις εν πτήσει και την προετοιμασία για την προσγείωση, περιλαμβανομένων των διαδικασιών για την ασφάλιση του θαλάμου επιβατών και των χώρων ενδιαίτησης,

(β) Τις διαδικασίες βάσει των οποίων εξασφαλίζεται ότι οι επιβάτες κάθονται σε σημεία όπου, σε περίπτωση που απαιτείται εκκένωση έκτακτης ανάγκης, διευκολύνουν και δεν εμποδίζουν την εκκένωση του αεροπλάνου,

(γ) Τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται κατά την επιβίβαση και αποβίβαση των επιβατών, και

(δ) Τις διαδικασίες σε περίπτωση ανεφοδιασμού/ αφαίρεσης καυσίμων, ενώ οι επιβάτες επιβιβάζονται, ή βρίσκονται στο αεροπλάνο ή αποβιβάζονται.

(ε) Το κάπνισμα στο αεροπλάνο.

8.3.16 Διαδικασίες ενημέρωσης επιβατών. Περιεχόμενα, μέσα και χρόνο ενημέρωσης επιβατών, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.285.

8.3.17 Διαδικασίες σχετικά με την πτητική λειτουργία αεροπλάνων σε περίπτωση μεταφοράς του απαιτούμενου εξοπλισμού ανίχνευσης κοσμικής ή ηλιακής ακτινοβολίας. Διαδικασίες σχετικά με τη χρήση εξοπλισμού ανίχνευσης κοσμικής ή ηλιακής ακτινοβολίας και την καταγραφή των ενδείξεών του, συμπεριλαμβανομένων των ενεργειών που πρέπει να γίνουν σε περίπτωση υπέρβασης των οριακών τιμών που καθορίζονται στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης. Επιπλέον, οι διαδικασίες, περιλαμβανομένων των διαδικασιών ATS, που θα ακολουθούνται σε περίπτωση που λαμβάνεται απόφαση για κάθοδο ή αλλαγή διαδρομής.

8.3.18 Πολιτική χρήσης αυτόματου πιλότου και αυτόματου ελέγχου ισχύος κινητήρων.

8.4 Πτητική λειτουργία παντός καιρού (AWO). Περιγραφή των επιχειρησιακών διαδικασιών που σχετίζονται με τις πτητικές λειτουργίες παντός καιρού (βλέπε επίσης τα Τμήματα Δ και Ε του JAR-OPS).

8.5 ETOPS. Περιγραφή των επιχειρησιακών διαδικασιών ETOPS. (Βλέπε AMC 20-xxx).

8.6 Χρήση των καταλόγων ελάχιστου εξοπλισμού και παρεκκλίσεων διαμόρφωσης.

8.7 Πτήσεις μη δημόσιου χαρακτήρα. Διαδικασίες και περιορισμοί για:

(α) Εκπαιδευτικές πτήσεις,

(β) Δοκιμαστικές πτήσεις,

(γ) Πτήσεις παράδοσης,

(δ) Πτήσεις αυτομεταφοράς (ferry flights),

(ε) Αποδεικτικές πτήσεις, και

(στ) Πτήσεις για τη μεταφορά προσωπικού σε τόπο εργασίας (positioning flights), συμπεριλαμβανομένης της κατηγορίας προσώπων που δύνανται να μεταφέρονται στις πτήσεις αυτές.

8.8 Απαιτήσεις οξυγόνου

8.8.1 Επεξήγηση των προϋποθέσεων βάσει των οποίων πρέπει να χορηγείται και να χρησιμοποιείται οξυγόνο.

8.8.2 Οι απαιτήσεις οξυγόνου καθορίζονται για:

(α) Το πλήρωμα θαλάμου διακυβέρνησης,

(β) Το πλήρωμα θαλάμου επιβατών,

(γ) Τους επιβάτες.

9 ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΑ ΕΙΔΗ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΚΑΙ ΟΠΛΑ

9.1 Πληροφορίες, οδηγίες και γενική καθοδήγηση σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων ειδών, όπου περιλαμβάνονται:

(α) Η πολιτική του αερομεταφορέα σχετικά με τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών,

(β) Η καθοδήγηση σχετικά με τις απαιτήσεις για την αποδοχή, την τοποθέτηση ετικετών, το χειρισμό, την αποθήκευση και το διαχωρισμό των επικίνδυνων υλικών,

(γ) Οι διαδικασίες αντίδρασης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης που σχετίζονται με επικίνδυνα υλικά,

(δ) Τα καθήκοντα όλου του εμπλεκόμενου προσωπικού, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.1215, και

(ε) Οι οδηγίες σχετικά με τη μεταφορά των εργαζομένων του αερομεταφορέα.

9.2 Όροι μεταφοράς όπλων, πυρομαχικών και όπλων για αθλητικούς σκοπούς.

10 ΑΣΦΑΛΕΙΑ

10.1 Οδηγίες και καθοδήγηση αναφορικά με θέματα ασφάλειας μη εμπιστευτικού χαρακτήρα, οι οποίες πρέπει να περιλαμβάνουν τις εξουσίες και τις ευθύνες του επιχειρησιακού προσωπικού. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οι πρακτικές και οι διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό και την αναφορά εγκληματικών πράξεων στο αεροπλάνο, όπως παράνομες επεμβάσεις, δολιοφθορά, βομβιστικές απειλές και αεροπειρατεία.

10.2 Περιγραφή προληπτικών μέτρων και εκπαίδευσης ασφαλείας.

Σημείωση: Ορισμένα μέρη σχετικά με τις οδηγίες και την καθοδήγηση στον τομέα της ασφάλειας μπορούν να λάβουν εμπιστευτικό χαρακτήρα.

11 ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ, ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΑΝΑΦΟΡΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΩΝ

Διαδικασίες σχετικά με το χειρισμό, γνωστοποίηση και αναφορά περιστατικών. Το τμήμα αυτό πρέπει να περιλαμβάνει:

(α) Τον ορισμό των περιστατικών και των σχετικών ευθυνών όλων των εμπλεκομένων προσώπων,

(β) Παρουσίαση των χρησιμοποιούμενων εντύπων για την αναφορά όλων των ειδών των περιστατικών (ή αντίγραφα των ίδιων εντύπων), οδηγίες για τη συμπλήρωσή τους, τις διευθύνσεις αυτών στους οποίους πρέπει να αποσταλούν και τα χρονικά περιθώρια για την αποστολή τους,

(γ) Στην περίπτωση ατυχήματος, αναφορά των τμημάτων της εταιρείας, των Αρχών ή άλλων υπηρεσιών που πρέπει να ειδοποιούνται, με ποιο τρόπο καθώς και τις μεθόδους και τη σειρά με την οποία θα ειδοποιηθούν,

(δ) Διαδικασίες προφορικής ενημέρωσης των μονάδων υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας σε περίπτωση συμβάντων τα οποία αφορούν ACAS RAs, κίνδυνο λόγω πτηνών, επικίνδυνα υλικά και επικίνδυνες συνθήκες,

(ε) Διαδικασίες για την υποβολή εγγράφων αναφορών για συμβάντα εναερίου κυκλοφορίας, ACAS RAs, κίνδυνο λόγω πτηνών, συμβάντα ή ατυχήματα με επικίνδυνα υλικά και παράνομες επεμβάσεις,

(στ) Διαδικασίες αναφοράς ώστε να εξασφαλίζεται η συμμόρφωση με τα JAR-OPS 1.085(β) και 1.420. Αυτές οι διαδικασίες πρέπει να περιλαμβάνουν εσωτερικές πρακτικές αναφοράς για θέματα ασφάλειας, οι οποίες πρέπει να ακολουθούνται από τα μέλη του πληρώματος και να είναι σχεδιασμένες κατά τέτοιο τρόπο ώστε ο κυβερνήτης να ενημερώνεται άμεσα για οιοδήποτε συμβάν έθεσε ή μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια κατά τη διάρκεια της πτήσης, και ότι σε αυτόν παρέχονται όλες οι σχετικές πληροφορίες.

12 ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΕΡΟΣ

Οι κανόνες αέρος περιλαμβάνουν:

(α) Τους κανόνες πτήσης εξ όψεως και δι' οργάνων,

(β) Την εφαρμογή των κανόνων αέρος σε συγκεκριμένη επικράτεια,

(γ) Τις διαδικασίες επικοινωνιών, συμπεριλαμβανομένων και των διαδικασιών απώλειας επικοινωνίας,

(δ) Τις πληροφορίες και τις οδηγίες που σχετίζονται με την αναχαίτιση πολιτικών αεροπλάνων,

(ε) Τις περιστάσεις κατά τις οποίες πρέπει να γίνεται συνεχής ακρόαση ασυρμάτου,

(στ) Τα σήματα,

(ζ) Το σύστημα χρόνου που χρησιμοποιείται στην πτητική λειτουργία,

(η) Τις εξουσιοδοτήσεις ATC, τη σχολαστική τήρηση του σχεδίου πτήσης και των αναφορών θέσης,
(θ) Τα οπτικά σήματα που χρησιμοποιούνται για την προειδοποίηση αεροπλάνου που δεν διαθέτει άδεια διέλευσης ή πρόκειται να εισέλθει σε περιορισμένη, απαγορευμένη ή επικίνδυνη περιοχή,
(ι) Τις διαδικασίες για χειριστές που αντιλαμβάνονται ατύχημα ή λαμβάνουν εκπομπή κινδύνου,
(ια) Τους οπτικούς κώδικες εδάφους/ αέρος για χρήση από επιζώντες, τις περιγραφές και τη χρήση βοηθημάτων σηματοδότησης, και
(ιβ) Τα σήματα κινδύνου και επείγουσας ανάγκης.
13 ΜΙΣΘΩΣΗ
Περιγραφή των επιχειρησιακών διευθετήσεων αναφορικά με τη μίσθωση, τις σχετικές διαδικασίες και τις διοικητικές ευθύνες.
Β. ΘΕΜΑΤΑ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ - ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ
Εξέταση των διαφορών μεταξύ των τύπων και παραλλαγών τύπων, με τους ακόλουθους τίτλους:
0 ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΜΟΝΑΔΕΣ ΜΕΤΡΗΣΗΣ
0.1 Γενικές πληροφορίες (π.χ. διαστάσεις αεροπλάνου), που περιλαμβάνουν περιγραφή των μονάδων μέτρησης που χρησιμοποιούνται για την πτητική λειτουργία του συγκεκριμένου τύπου αεροπλάνου και πίνακες μετατροπής.
1 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ
1.1 Περιγραφή των πιστοποιημένων περιορισμών και των ισχυόντων επιχειρησιακών περιορισμών, που περιλαμβάνουν:
(α) Το καθεστώς πιστοποίησης (π.χ. JAR-23, JAR-25, ICAO Παράρτημα 16 (JAR-36 και JAR-34), κλπ.),
(β) Η διαμόρφωση καθισμάτων επιβατών για κάθε τύπο αεροπλάνου, περιλαμβανομένης μιας εικονογραφημένης παρουσίασης,
(γ) Οι εγκεκριμένοι τύποι πτητικής λειτουργίας (π.χ., VFR/ IFR, κατηγορία II/III, τύπος RNP, πτήση σε γνωστές συνθήκες παγοποίησης κλπ.),
(δ) Η σύνθεση πληρώματος,
(ε) Η μάζα και το κέντρο βάρους,
(στ) Οι περιορισμοί ταχύτητας,
(ζ) Ο φάκελος(οι) ορίων πτήσης,
(η) Τα όρια ανέμου, περιλαμβανομένης της πτητικής λειτουργίας σε διαδρόμους μετά καταλοίπων,
(θ) Οι περιορισμοί επιδόσεων για τις ισχύουσες διαμορφώσεις,
(ι) Η κλίση του διαδρόμου,
(ια) Οι περιορισμοί σε διαδρόμους υγρούς ή μετά καταλοίπων,
(ιβ) Τα κατάλοιπα της ατράκτου του αεροπλάνου, και
(ιγ) Οι περιορισμοί των συστημάτων.
2 ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ
2.1 Κανονικές διαδικασίες και καθήκοντα που ανατίθεται στο πλήρωμα, κατάλληλοι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, σύστημα χρήσης των καταλόγων ελέγχου ενεργειών, καθώς και δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των πληρωμάτων διακυβέρνησης και θαλάμου επιβατών. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες κανονικές διαδικασίες και καθήκοντα:
(α) Προ πτήσεως,
(β) Προ της αναχωρήσεως,
(γ) Ρύθμισης και ελέγχου υψομέτρου,
(δ) Τροχοδρόμησης, απογείωσης και ανόδου,
(ε) Μείωσης θορύβου,
(στ) Πλεύσης και καθόδου,
(ζ) Προσέγγισης, προετοιμασίας για προσγείωση και ενημέρωσης,
(η) Προσέγγισης VFR,
(θ) Ενόργανης προσέγγισης,
(ι) Οπτικής προσέγγισης και κύκλου,
(ια) Αποτυχημένης προσέγγισης,
(ιβ) Κανονικής προσγείωσης,
(ιγ) Μετά την προσγείωση, και
(ιδ) Πτητικής λειτουργίας σε διαδρόμους υγρούς και μετά καταλοίπων.
3 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ
3.1 Διαδικασίες στο πλαίσιο μη κανονικών συνθηκών και συνθηκών έκτακτης ανάγκης και καθήκοντα που ανατίθενται στο πλήρωμα, κατάλληλοι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, σύστημα χρήσης των καταλόγων ελέγχου ενεργειών και δήλωση που καλύπτει τις απαραίτητες διαδικασίες συντονισμού μεταξύ των πληρωμάτων διακυβέρνησης και θαλάμου επιβατών. Πρέπει να περιλαμβάνονται οι ακόλουθες διαδικασίες, μη κανονικές και έκτακτης ανάγκης, και καθήκοντα:
(α) Αδυναμίας εκπλήρωσης των καθηκόντων του πληρώματος,
(β) Ασκήσεων για περιπτώσεις πυρκαγιάς και καπνού,
(γ) Πτήσης σε συνθήκες μη συμπιεσμένης και μερικώς συμπιεσμένης καμπίνας,
(δ) Υπέρβασης δομικών ορίων, όπως σε περίπτωση υπέρβαρης προσγείωσης,
(ε) Υπέρβασης ορίων κοσμικής ακτινοβολίας,
(στ) Περίπτωση κεραυνοπληξίας,
(ζ) Επικοινωνιών κινδύνου και συνέγερσης του ATC για καταστάσεις έκτακτης ανάγκης,
(η) Βλάβη κινητήρα,
(θ) Βλάβη συστημάτων,
(ι) Καθοδήγησης για εκτροπή σε περίπτωση σοβαρής τεχνικής βλάβης,
(ια) Προειδοποίησης εγγύτητας εδάφους,
(ιβ) Προειδοποίησης TCAS,
(ιγ Διατμητικός άνεμος,
(ιδ) Αναγκαστικής προσγείωσης/ προσθαλάσσωσης, και
(ιε) Διαδικασίες αναχώρησης εκτάκτων καταστάσεων.
4 ΕΠΙΔΟΣΕΙΣ
4.0 Τα στοιχεία επιδόσεων πρέπει να παρέχονται σε μορφή που επιτρέπει την ευχερή χρήση τους.
4.1 Στοιχεία επιδόσεων. Πρέπει να περιλαμβάνεται υλικό επιδόσεων το οποίο παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία σχετικά με τη συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις επιδόσεων, οι οποίες καθορίζονται στα Τμήματα ΣΤ, Ζ, Η και Θ του JAR-OPS 1, προκειμένου να προσδιορίζονται:
(α) Τα όρια ανόδου απογείωσης - μάζα, ύψος, θερμοκρασία,
(β) Το μήκος διαδρόμου απογείωσης (στεγνός, υγρός, μετά καταλοίπων),
(γ) Τα στοιχεία καθαρού ίχνους πτήσης για τον υπολογισμό αποφυγής εμποδίων ή, κατά περίπτωση, του ίχνους πτήσης απογείωσης,

(δ) Οι απώλειες βαθμίδας για άνοδο με κλίση,
(ε) Τα όρια ανόδου κατά την πτήση,
(στ) Τα όρια ανόδου προσέγγισης,
(ζ) Τα όρια ανόδου προσγείωσης,
(η) Το μήκος διαδρόμου προσγείωσης (στεγνός, υγρός, μετά καταλοίπων), περιλαμβανομένων των επιπτώσεων βλάβης συστήματος ή συσκευής εν πτήσει, εφόσον αυτή επηρεάζει την απόσταση προσγείωσης,
(θ) Τα όρια ενέργειας πέδησης, και
(ι) Τις ταχύτητες που ισχύουν για τα διάφορα στάδια της πτήσης (εξετάζοντας επίσης τους υγρούς διαδρόμους ή τους διαδρόμους μετά καταλοίπων).

4.1.1 Συμπληρωματικά στοιχεία που καλύπτουν πτήσεις σε συνθήκες παγοποίησης. Πρέπει να περιλαμβάνονται οποιεσδήποτε πιστοποιημένες επιδόσεις που σχετίζονται με επιτρεπόμενη διαμόρφωση ή παρέκκλιση από διαμόρφωση, όπως η απενεργοποίηση του συστήματος αντιολίσθησης.

4.1.2 Εάν δεν είναι διαθέσιμα, στο εγκεκριμένο AFM, τα στοιχεία επιδόσεων που απαιτούνται από την κατάλληλη κατηγορία επιδόσεων, πρέπει να περιλαμβάνονται άλλα στοιχεία τα οποία είναι αποδεκτά από την Αρχή. Εναλλακτικά, το Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης δύναται να παραπέμπει σε εγκεκριμένα στοιχεία που περιέχονται στο AFM, εφόσον τα εν λόγω στοιχεία δεν είναι πιθανόν να χρησιμοποιούνται συχνά ή σε έκτακτη ανάγκη.

4.2 Πρόσθετα στοιχεία επιδόσεων. Πρόσθετα στοιχεία επιδόσεων, όπου κατά περίπτωση περιλαμβάνονται:
(α) Οι βαθμίδες ανόδου με πλήρη ισχύ,
(β) Τα στοιχεία έκπτωσης,
(γ) Η επίδραση των υγρών αποπαγοποίησης/ αντιπαγοποίησης,
(δ) Η πτήση με το σύστημα προσγείωσης εκτεταμένο,
(ε) Οι πτήσεις αυτομεταφοράς αεροπλάνου με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, για αεροπλάνα με 3 ή περισσότερους κινητήρες, και
(στ) Οι πτήσεις που εκτελούνται σύμφωνα με τους όρους του CDL.

5 ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

5.1 Στοιχεία και οδηγίες που απαιτούνται για τον προ πτήσεως και κατά την πτήση σχεδιασμό, συμπεριλαμβανομένων παραγόντων, όπως ταχύτητες πλεύσης και ρυθμίσεις ισχύος. Κατά περίπτωση, πρέπει να περιλαμβάνονται διαδικασίες για πτητική λειτουργία με κινητήρα(ες) εκτός λειτουργίας, ETOPS (ειδικότερα η ταχύτητα πλεύσης με ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας, και η μέγιστη απόσταση έως ένα επαρκές αεροδρόμιο που καθορίζονται σύμφωνα με το JAR-OPS 1.245) καθώς και τις πτήσεις προς απομονωμένα αεροδρόμια.

5.2 Ημέθοδος υπολογισμού του αναγκαίου κατά τα διάφορα στάδια της πτήσης καυσίμου, σύμφωνα με το JAR-OPS 1.255.

6 ΜΑΖΑ ΚΑΙ ΖΥΓΟΣΤΑΘΜΙΣΗ

Οι οδηγίες και τα στοιχεία για τον υπολογισμό της μάζας και της ζυγοστάθμισης περιλαμβάνουν:
(α) Σύστημα υπολογισμού (π.χ.ευρετηριακό σύστημα),
(β) Πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με τη συμπλήρωση των εγγράφων μάζας και ζυγοστάθμισης, συμπεριλαμβανομένων των χειρόγραφων ή των εγγράφων που συντάσσονται με ηλεκτρονικό υπολογιστή,
(γ) Περιοριστικές μάζες και κέντρο βάρους για τους τύπους, παραλλαγές ή μεμονωμένα αεροπλάνα, που χρησιμοποιούνται από τον αερομεταφορέα, και
(δ) Την ξηρά μάζα πτητικής λειτουργίας και το αντίστοιχο κέντρο βάρους ή δείκτη.

7 ΦΟΡΤΩΣΗ

Διαδικασίες και προβλέψεις για τη φόρτωση και ασφάλιση του φορτίου στο αεροπλάνο.

8 ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΑΡΕΚΚΛΙΣΗΣ ΑΠΟ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ

Ο κατάλογος παρέκκλισης από τη διαμόρφωση (CDL), εφόσον παρέχεται από τον κατασκευαστή, λαμβανομένων υπόψη των τύπων και παραλλαγών του αεροπλάνου που εκμεταλλεύεται, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών που θα ακολουθούνται σε περίπτωση αποστολής αεροπλάνου σύμφωνα με τους όρους του δικού του CDL.

9 ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ

Το εγχειρίδιο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), λαμβανομένων υπόψη των τύπων και παραλλαγών του αεροπλάνου που εκμεταλλεύεται καθώς και του τύπου(ων)/ περιοχής(ων) πτητικής λειτουργίας. Το MEL πρέπει να περιλαμβάνει τον εξοπλισμό ναυτιλίας και να λαμβάνει υπόψη τις απαιτούμενες επιδόσεις ναυτιλίας για τη διαδρομή και περιοχή πτητικής λειτουργίας.

10 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΒΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥ ΟΞΥΓΟΝΟΥ

10.1 Κατάλογος του προς μεταφοράν εξοπλισμού επιβίωσης για τις διαδρομές πτήσης και τις διαδικασίες ελέγχου της κατάστασης συντήρησης του εξοπλισμού, πριν από την απογείωση. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνονται οδηγίες σχετικά με τη θέση, τη δυνατότητα πρόσβασης και τη χρήση του εξοπλισμού επιβίωσης και έκτακτης ανάγκης, καθώς και οι σχετικοί κατάλογοι ελέγχου ενεργειών.

10.2 Η διαδικασία για τον προσδιορισμό της απαιτούμενης και της διαθέσιμης ποσότητας οξυγόνου. Πρέπει να λαμβάνονται υπόψη ο σχεδιασμός της πτήσης, ο αριθμός των επιβαινόντων και η πιθανή αποσυμπίεση του θαλάμου επιβατών. Οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται σε μορφή που να επιτρέπει την ευχερή χρήση τους.

11 ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΕΚΚΕΝΩΣΗΣ ΕΚΤΑΚΤΗΣ ΑΝΑΓΚΗΣ

11.1 Οδηγίες για την προετοιμασία εκκένωσης έκτακτης ανάγκης, συμπεριλαμβανομένου του συντονισμού του πληρώματος και του καθορισμού σταθμών έκτακτης ανάγκης.

11.2 Διαδικασίες εκκένωσης έκτακτης ανάγκης. Περιγραφή καθηκόντων όλων των μελών του πληρώματος στο πλαίσιο της ταχείας εκκένωσης του αεροπλάνου και του χειρισμού των επιβατών στην περίπτωση αναγκαστικής προσγείωσης, προσθαλάσσωσης ή άλλης έκτακτης ανάγκης.

12 ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

Περιγραφή των συστημάτων του αεροπλάνου, των σχετικών ελέγχων και ενδείξεων, καθώς και οδηγίες χρήσης. (Βλέπε IEM στο Προσάρτημα 1 του JAR-OPS 1.1045.)

Γ ΟΔΗΓΙΕΣ ΚΑΙ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

1 Οδηγίες και πληροφορίες που αφορούν επικοινωνίες, ναυτιλία και αεροδρόμια, συμπεριλαμβανομένων των ελάχιστων επιπέδων και απολύτων υψών πτήσης για

κάθε διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, καθώς και των επιχειρησιακών ελαχίστων για κάθε αεροδρόμιο που σχεδιάζεται να χρησιμοποιηθεί, που περιλαμβάνουν:

(α) Το ελάχιστο επίπεδο πτήσης / απόλυτο ύψος,

(β) Τα επιχειρησιακά ελάχιστα για τα αεροδρόμια αναχώρησης, προορισμού και εναλλαγής,

(γ) Τα μέσα επικοινωνίας και τα ναυτιλιακά βοηθήματα,

(δ) Στοιχεία διαδρόμου και ευκολίες αεροδρομίου,

(ε) Διαδικασίες προσέγγισης, αποτυχημένης προσέγγισης και αναχώρησης, συμπεριλαμβανομένων των διαδικασιών μείωσης θορύβου,

(στ) Διαδικασίες απώλειας επικοινωνιών,

(ζ) Τις ευκολίες έρευνας και διάσωσης στην περιοχή πάνω από την οποία πρόκειται να πετάξει το αεροπλάνο,

(η) Περιγραφή των αεροναυτικών χαρτών που πρέπει να φέρονται στο αεροπλάνο σε σχέση με τον τύπο της πτήσης και τη διαδρομή που πρόκειται να εκτελεστεί, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου ελέγχου της εγκυρότητάς τους,

(θ) Τη διαθεσιμότητα αεροναυτικών πληροφοριών και μετεωρολογικών υπηρεσιών,

(ι) Τις διαδικασίες επικοινωνιών/ ναυτιλίας (COM/NAV) κατά τη διαδρομή,

(ια) Την κατάταξη αεροδρομίου σε κατηγορία για σκοπούς αξιολόγησης ικανοτήτων πληρώματος διακυβέρνησης (βλέπε AMC OPS 1.975), και

(ιβ) Τους ειδικούς περιορισμούς αεροδρομίου (περιορισμούς επιδόσεων και λειτουργικών διαδικασιών κλπ.).

Δ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ

1 Αναλυτικά εκπαιδευτικά προγράμματα και προγράμματα ελέγχων για όλο το επιχειρησιακό προσωπικού στο οποίο έχουν ανατεθεί επιχειρησιακά καθήκοντα σε σχέση με την προετοιμασία ή/και τη διεξαγωγή της πτήσης.

2 Τα εκπαιδευτικά προγράμματα και τα προγράμματα ελέγχων πρέπει να περιλαμβάνουν:

2.1 Σχετικά με το πλήρωμα διακυβέρνησης: Όλα τα σχετικά αντικείμενα που καθορίζονται στα Τμήματα Ε και ΙΔ,

2.2 Σχετικά με το πλήρωμα θαλάμου επιβατών: Όλα τα σχετικά αντικείμενα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΕ,

2.3 Για το ενδιαφερόμενο επιχειρησιακό προσωπικό, συμπεριλαμβανομένων των μελών του πληρώματος:

(α) Όλα τα σχετικά αντικείμενα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΗ (Εναέρια μεταφορά επικίνδυνων υλικών), και

(β) Όλα τα σχετικά αντικείμενα που καθορίζονται στο Τμήμα ΙΘ (Ασφάλεια).

2.4 Για το επιχειρησιακό προσωπικό που δεν ανήκει στα μέλη πληρώματος (π.χ. επιμελητής πτήσεων, προσωπικό εξυπηρέτησης κλπ.). Όλα τα άλλα σχετικά αντικείμενα που καθορίζονται στοJAR-OPS και αφορούν στα καθήκοντά τους.

3 Διαδικασίες

3.1 Διαδικασίες σχετικά με την εκπαίδευση και τους ελέγχους.

3.2 Διαδικασίες που εφαρμόζονται σε περίπτωση που το προσωπικό δεν επιτυγχάνει ή δεν τηρεί τα απαιτούμενα πρότυπα.

3.3 Διαδικασίες οι οποίες εξασφαλίζουν ότι κατά τη διάρκεια πτήσεων δημόσιων αερομεταφορών δεν προσομοιώνονται μη κανονικές καταστάσεις ή καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, που απαιτούν την εφαρμογή μέρους ή όλων των διαδικασιών μη κανονικών καταστάσεων ή καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, καθώς και προσομοίωση των μετεωρολογικών συνθηκών οργάνων (IMC) με τεχνητά μέσα.

4 Περιγραφή των προς φύλαξη εγγράφων τεκμηρίωσης και περίοδοι φύλαξης. (Βλέπε Προσάρτημα 1 στο JAR-OPS 1.1065.)

JAR-OPS 1.1255

Ασφάλεια θαλάμου πληρώματος διακυβέρνησης

(α) Σε όλα τα αεροπλάνα που είναι εξοπλισμένα με πόρτα διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης, η πόρτα αυτή πρέπει να είναι δυνατόν να ασφαλίζεται, και πρέπει να παρέχονται μέσα και διαδικασίες αποδεκτά από την Αρχή, με τα οποία τα μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών μπορούν να ενημερώσουν το πλήρωμα διακυβέρνησης σε περίπτωση ύποπτης δραστηριότητας ή παραβιάσεις της ασφάλειας στον θάλαμο επιβατών.

(β) Από 1ης Νοεμβρίου 2003, όλα τα αεροπλάνα που μεταφέρουν επιβάτες με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης που υπερβαίνει τα 45.500 kg ή μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση καθισμάτων για περισσότερους από 60 επιβάτες πρέπει να είναι εφοδιασμένα με εγκεκριμένη πόρτα διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης, η οποία ασφαλίζεται και απασφαλίζεται από κάθε θέση χειριστή και είναι σχεδιασμένη ώστε να πληροί τις απαιτήσεις του JAR 26.260. Ο σχεδιασμός της θύρας αυτής δεν πρέπει να συνιστά εμπόδιο στις λειτουργίες έκτακτης ανάγκης, όπως απαιτείται στο JAR 26.250.

(γ) Σε όλα τα αεροπλάνα που είναι εφοδιασμένα με πόρτα διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης σύμφωνα με την υποπαράγραφο (β):

(1) Η πόρτα αυτή πρέπει να κλείνει πριν την εκκίνηση του κινητήρα για απογείωση και θα μένει κλειστή, όταν απαιτείται από τη διαδικασία ασφαλείας ή τον Κυβερνήτη, μέχρι την κράτηση του κινητήρα μετά την προσγείωση, εκτός εάν κρίνεται απαραίτητη η είσοδος ή έξοδος εξουσιοδοτημένων προσώπων, σύμφωνα με το Εθνικό Πρόγραμμα για την Ασφάλεια των Πτήσεων.

(2) Πρέπει να παρέχονται μέσα εποπτείας από κάθε θέση χειριστή της περιοχής έξω από το διαμέρισμα πληρώματος διακυβέρνησης, στην έκταση που επιτρέπουν την αναγνώριση προσώπων που ζητούν είσοδο στο διαμέρισμα πληρώματος διακυβέρνησης και την επισήμανση ύποπτης συμπεριφοράς ή πιθανού κινδύνου.

Άρθρο Τρίτο

Παραπομπές

Για την εφαρμογή του παρόντος Κανονισμού χρησιμοποιείται συμβουλευτικά το εγχειρίδιο «Διαχειριστική και Καθοδηγητική ύλη» του Συνδέσμου Αεροπορικών Αρχών (JAA), μέρος 4ο (Section 4, Administrative and Guidance Material).

Άρθρο Τέταρτο
Καταργούμενες Διατάξεις

Από δημοσιεύσεως του παρόντος καταργούνται όσες διατάξεις είναι αντίθετες με τις διατάξεις αυτού.

Άρθρο Πέμπτο
Έναρξη Ισχύος

Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από της δημοσιεύσεώς του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 29 Αυγούστου 2007

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΑΡΟΛΟΣ ΓΡ. ΠΑΠΟΥΛΙΑΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ
ΜΙΧΑΛΗΣ ΛΙΑΠΗΣ



ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster.et@et.gr